

Nº 549 • ANO XLIX
MARÇO 2020 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**



MAR ABERTO 19.2

NRP SINES

O REENCONTRO DE
PORTUGAL COM O MAR

A FRONTEX E A
PARTICIPAÇÃO DA MARINHA

A BATALHA DE
LEPANTO

Academia de Marinha



Prémio “Almirante Teixeira da Mota” / 2020



Até 30 de Setembro de 2020 está aberto o concurso para atribuição do Prémio “Almirante Teixeira da Mota” /2020, no valor pecuniário de cinco mil euros, a um trabalho original de pesquisa e investigação científica no âmbito das artes, letras e ciências ligadas ao Mar e às Marinhas.

Informações:

www.academia.marinha.pt
academia.marinha@marinha.pt
Telefones: 210 984 708/14



SUMÁRIO

02	Prémio “Almirante Teixeira da Mota” / 2020
04	Strategia (55)
09	NRP <i>Sines</i> – Iniciativa Mar Aberto 19.2
12	NRP <i>Sagres</i> – Viagem de Circum-Navegação 2020
16	Patrulha da fronteira marítima da União Europeia
21	Os Estados Unidos da América e a estratégia no Pacífico
22	Entregas de Comando / Tomadas de Posse
24	Academia de Marinha
25	Depósito POL NATO de Ponta Delgada
26	Notícias
29	Vigia da História (116)
30	Estórias (57)
31	Saúde para Todos (73)
32	Desporto
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais / Convívios
35	Concurso de Fotografia
CC	Naus de Pedra em Lisboa

O REENCONTRO DE PORTUGAL COM O MAR **6**



14 A FRONTEX E A PARTICIPAÇÃO DA MARINHA



A BATALHA DE LEPANTO **17**



Capa

NRP *Sines*.
Foto DEST VENT-AER



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 549 / Ano XLIX
Março 2020

Revista anotada na ERC
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SMOR L Mário Jorge Almeida de Carvalho

Desenho Gráfico
ASS TEC DES Aida Cristina M.P. Faria

Administração, Redação e Edição
Revista da Armada – Edifício das Instalações Centrais da Marinha – Rua do Arsenal 1149-001 Lisboa – Portugal
Telef: 21 159 32 54

Estatuto Editorial
www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx

E-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt
ra.sec@marinha.pt

Paginação eletrónica e produção
Página Ímpar, Lda.
Estrada de Benfica, 317 - 1 Fte
1500-074 Lisboa

Tiragem média mensal:
3800 exemplares

O ACORDAR DA BELA ADORMECIDA

Como se constatou no artigo do mês passado, o conceito da Cooperação Estruturada Permanente remonta ao Tratado de Lisboa, tendo como objetivo principal apoiar a edificação de capacidades militares no âmbito da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD). Esse conceito radica no artigo 42.º, n.º 6, do Tratado da União Europeia, que permite o estabelecimento de uma Cooperação Estruturada Permanente por parte dos Estados-Membros (EM) cujas capacidades militares preencham critérios mais elevados e que tenham assumido entre si compromissos mais vinculativos na matéria, tendo em vista a realização das missões mais exigentes.

No entanto, devido à crise económico-financeira de 2008, nos anos que se seguiram à entrada em vigor do Tratado de Lisboa (a 1 de dezembro de 2009), a PCSD não constituiu uma prioridade política por parte da UE e a Cooperação Estruturada Permanente não passou do papel. Isso levou mesmo o então Presidente do Conselho Europeu, Jean-Claude Juncker, a chamar-lhe “a Bela Adormecida do Tratado de Lisboa”.

Todavia, continuava evidente a falta de capacidade de resposta militar da UE e dos seus EM. A operação na Líbia, em 2011, apenas veio confirmar as lacunas europeias em termos de capacidades militares, lacunas essas que já tinham ficado patentes, por exemplo, em 1999, durante a campanha de bombardeamento do Kosovo.

Neste quadro, a evolução do ambiente estratégico, sobretudo a partir de 2014, com a crise da Crimeia, foi decisiva para que a UE (re)introduzisse, na sua agenda política, o aprofundamento da defesa europeia. Efetivamente, o contexto estratégico em torno da UE e da região Euro-Atlântica agudizou-se, com o (res)urgimento de ameaças e riscos provenientes do flanco leste, onde a Rússia passou de uma posição de potencial parceiro para uma situação de competidor, mas também do flanco sul, que abarca todo o Norte de África e o Médio Oriente, regiões de onde emerge toda uma multiplicidade de desafios à segurança internacional. A essas ameaças e riscos acresciam ainda os ciberataques, que ameaçavam o sistema nervoso central dos EM, nomeadamente infraestruturas de internet, sistemas de comunicação e informação e outras infraestruturas críticas.

Com essas alterações do ambiente estratégico e com o consequente crescimento de um sentimento de insegurança na Europa, a Cooperação Estruturada Permanente ganhou outra prioridade na agenda política europeia, como é possível constatar, por exemplo, na Estratégia Global da UE para a Política Externa e de



Segurança, publicada em junho de 2016, sob o título “*Shared Vision, Common Action: A Stronger Europe – A Global Strategy for the European Union’s Foreign and Security Policy*”, que preconiza o aprofundamento da cooperação, de forma estruturada, no domínio da defesa.

No entanto, os dois principais promotores da Cooperação Estruturada Permanente tinham visões distintas para a sua concretização. Por um lado, a França privilegiava a ambição, tentando influenciar no sentido do estabelecimento de critérios de adesão bastante exigentes, acompanhados de compromissos operacionais vinculativos. Por outro lado, a Alemanha favorecia a inclusividade, procurando, sobretudo, alargar a participação ao maior número possível de EM. Esta dicotomia foi resolvida quando ambos os países acordaram que, para entrar numa Cooperação Estruturada Permanente, os EM não necessitavam de possuir determinadas capacidades ou de empenhar determinados meios operacionais, necessitando antes de se comprometer a atingir objetivos relativamente ambiciosos. Dessa forma, a Cooperação Estruturada Permanente passou a ser um “processo”, visando atingir objetivos de médio e longo prazo.

O equilíbrio alcançado entre a ambição e a inclusividade levou a Alemanha e a França a apresentarem, em junho de 2017, uma lista de compromissos vinculativos para a implementação da Cooperação Estruturada Permanente, visando constituir a base dos critérios a adotar pelo Conselho da UE. Essa lista contou, desde o início, com o apoio de Espanha e de Itália, prontamente seguidas por Bélgica, Finlândia, Holanda e República Checa – evidenciando um apoio de largo espectro geográfico.

Além disso, outro fator decisivo para o avanço da Cooperação Estruturada Permanente foi a criação do Fundo Europeu de



Assinatura da notificação para estabelecimento de uma Cooperação Estruturada Permanente (13 de dezembro de 2017)

Defesa, em junho de 2017, que trouxe importantes incentivos financeiros, traduzindo também a crescente percepção europeia de que a Cooperação Estruturada Permanente constituía uma oportunidade de ouro para o desenvolvimento da indústria europeia de defesa, mitigando a forte pressão exercida pela indústria norte-americana. Neste quadro, o Fundo Europeu de Defesa possui duas vertentes distintas, mas complementares, abrangendo todo o ciclo do desenvolvimento industrial de defesa, desde a investigação até à colocação dos produtos no mercado: a vertente de Investigação e a vertente de Capacitação. A vertente de Investigação seria inteiramente financiada pelo orçamento da UE e promoveria projetos inovadores em regime colaborativo, sendo financiada com 90 M€ em 2019 e 500 M€ anuais a partir de 2020. Já a vertente de Capacitação, compreendendo o desenvolvimento e a aquisição de capacidades, dependeria maioritariamente das contribuições dos EM, sendo financiada com um total de 500 M€ em 2019 e 2020. Aquando do anúncio da criação do Fundo Europeu de Defesa, a Comissão Europeia estimou que a ausência de cooperação entre os EM no domínio da segurança e da defesa teria um custo estimado anual entre 25 000 milhões e 100 000 milhões de Euros, adiantando que seria possível poupar até 30% da despesa anual com a defesa através de programas de aquisição conjuntos.

Estavam assim criadas as condições para que, em 13 de novembro de 2017, 23 EM anunciassem a sua intenção de avançar com uma Cooperação Estruturada Permanente, tendo-se-lhes juntado, em 7 de dezembro, a Irlanda e Portugal. Assim, por ocasião da adoção da Decisão (PESC) 2017/2315, do Conselho da UE, de 11 de dezembro, que estabeleceu uma Cooperação Estruturada Permanente e determinou a lista de participantes, constatou-se que apenas 3 EM ficavam de fora: Malta, o Reino Unido, como consequência do BREXIT, e a Dinamarca, por não fazer parte da PCSD. A referida decisão veio, assim, revelar o empenhamento político colocado em todo este processo, estabelecendo 20 compromissos vinculativos, que detalham os 5 objetivos contidos no Protocolo adicional ao Tratado da União Europeia relativo à Cooperação Estruturada Permanente e que foram referidos no artigo do mês passado. De entre esses 20 compromissos destacam-se os seguintes, por terem maiores implicações nos ciclos de planeamento de defesa militar e nos correspondentes sistemas de forças:

- Aumento regular dos orçamentos de defesa em termos reais;
- Incremento sucessivo e a médio prazo das despesas de investimento na defesa para 20% do total das despesas;

- Aumento dos projetos conjuntos e colaborativos em matéria de capacidades estratégicas de defesa;
- Aumento das despesas consagradas à investigação e à tecnologia em matéria de defesa; e
- Apoio substancial às operações e às missões da PCSD, com pessoal, material, formação e infraestruturas, *inter alia*.

O plano de implementação desses compromissos é flexível, significando isto que os EM são os únicos responsáveis pela definição do plano para alcançarem estes objetivos ambiciosos, metodologia que contribuiu sobremaneira para que este processo assumisse uma natureza inclusiva, tal como é comprovado pela adesão de 25 EM. A inclusividade acaba por ser, pois, a principal característica do espírito da edificação de capacidades na UE, privilegiando uma aproximação *bottom-up* (ao contrário da NATO, em que o respetivo processo de planeamento de capacidades é *top-down*).

Esta aproximação acabou por afastar a ideia, que estava de alguma forma subjacente ao Tratado de Lisboa, de constituir um núcleo-duro de EM mais empenhados no aprofundamento da “Europa da Defesa”. O BREXIT acabou por ter uma influência mista neste processo. Por um lado, em matérias de segurança e defesa, o Reino Unido sempre privilegiou a NATO e a sua relação especial com os Estados Unidos da América, em detrimento de um maior aprofundamento de uma identidade europeia autónoma. Dessa forma, o BREXIT libertou a UE de um potencial travão ao aprofundamento da Cooperação Estruturada Permanente. Por outro lado, o Reino Unido é uma das duas nações da Europa Ocidental com verdadeira capacidade de intervenção militar global, pelo que a sua saída da UE esvaziou a eventual constituição de uma vanguarda na PCSD. Não espanta, por isso, que a instituição da Cooperação Estruturada Permanente tenha seguido a preferência alemã por maior inclusividade, levando, inevitavelmente, a um ritmo mais lento no desenvolvimento da cooperação. Tal como não espanta que a outra potência militar europeia, além do Reino Unido (a França), tenha lançado recentemente a Iniciativa de Intervenção Europeia, à margem da UE, numa tentativa de acelerar a integração nestas matérias, num quadro mais ágil e flexível.



Sardinha Monteiro
CMG

Rodrigues Pedra
CFR

O REENCONTRO DE PORTUGAL COM O MAR



A partir do século XII Portugal iniciou o seu encontro com o mar, onde teve função importante a incorporação de três activos estratégicos fundamentais (Lisboa-1147, Silves-1189 e Alcácer do Sal-1217), que contribuíram para despertar e fomentar a mentalidade e a vontade marítima nacional, criando novas oportunidades para o país realizar actividades determinantes do seu desenvolvimento e da sua segurança.

O surgimento de lideranças inovadoras e carismáticas nos séculos XIV e XV, permitiu estabelecer uma visão marítima para o país, o que, aliado à celebração da paz com Castela em 1411, contribuiu para motivar e mobilizar os Portugueses para um projecto expansionista, que consubstanciou os feitos mais épicos da nossa história colectiva.

Em contraponto, entre os séculos XVI e XX, o país, por força das suas políticas interna e internacional, foi assolado pelos efeitos perturbadores de várias circunstâncias deste período, nomeadamente: a crise dinástica provocada pelo desastre de Alcácer-Quibir; a perda da independência para Espanha; a restauração da independência; a subordinação securitária à Inglaterra; as invasões francesas; a transferência da corte para o Brasil; o regresso da corte a Portugal; a agitação política e social que conduziu à instauração da República; a luta entre potências europeias pela hegemonia mundial; as profundas disputas ideológicas, guerrilhas políticas, golpes militares e conflitos internacionais. Assim foi o tempo em que Portugal se distanciou da visão marítima, focalizando todos os seus recursos, capacidades e competências nos esforços político-militares, na procura de preservar os

interesses nacionais ou, simplesmente, no cumprimento das obrigações que decorreram da submissão estratégica que o país se viu forçado a manter com a Inglaterra, para preservar as colónias e manter a sua independência.

O fim do século XX trouxe a paz, oportunidade fundamental para Portugal explorar os determinantes e as circunstâncias positivas que permitirão materializar um novo encontro com o mar! Contudo, para que isso seja possível, importa identificar aquilo que precisamos fazer no tempo em que vivemos, para que os nossos descendentes possam usufruir os benefícios do mar no tempo que nos sobreviverá!

Neste contexto, realça-se que o mar, no século XXI, coloca ao País desafios ambientais, culturais, políticos, económicos e securitários, cuja superação requer, por um lado, uma abordagem holística na elaboração da política marítima nacional, de forma a permitir, não só, identificar e adoptar os objectivos nacionais, mas, também, edificar, organizar e empregar os recursos, as capacidades materiais e humanas, e as competências disponíveis, nas acções necessárias à sua concretização. Por outro lado, implica, também, uma abordagem estratégica, que permita ligar e dinamizar as diversas perspectivas de superação dos desafios marítimos, no contexto dos processos destinados a viabilizar o uso do mar na justa medida dos interesses de desenvolvimento e segurança de Portugal.

Esta dupla aproximação, holística e estratégica, é determinante para assegurar a sustentabilidade, satisfazendo as necessidades do presente e preservando as das futuras gerações, assim como

*Sobre o mar da Nazaré.*

é essencial para garantir a governança, com equilíbrio, entre o Estado, a sociedade civil e o mercado a nível local, regional e internacional. Pela sua aplicação, vejamos algumas das principais medidas que Portugal poderá adoptar para superar os desafios antes enunciados e, desta forma, reencontrar-se com o mar, num século em que os Estados costeiros esgrimem argumentos para aproveitar, pacificamente, a última oportunidade de se apropriarem de vastas extensões dos oceanos e dos seus recursos.

Os **desafios ambientais** decorrem, essencialmente, das questões relativas à interação mar-terra, à poluição e à sobre-exploração dos oceanos, qualquer delas capaz de degradar ou destruir os ecossistemas marinhos e de afectar a sobrevivência da Humanidade, pois a vida no Planeta depende do mar, imensa fonte abastecedora de energia, água, oxigénio e recursos, suporte da sobrevivência de centenas de milhões de pessoas e principal estabilizador do clima. Nestas circunstâncias, a superação dos desafios ambientais para o reencontro de Portugal com o mar, implica: **regulamentar, vigiar, fiscalizar e controlar as actividades industriais marítimas; conter os efeitos de perturbações ambientais, em especial da poluição marítima; e usar mecanismos internacionais para limitar a utilização irracional dos oceanos, preservando a sua sustentabilidade futura**, em linha com a declaração, pela ONU, do próximo decénio (2021-2030), como a Década da Ciência e do Oceano para o Desenvolvimento Sustentável. Neste contexto, é evidente que já existem críticas nos *fora* internacionais, há pressões diplomáticas no sentido de uma utilização mais sustentável do mar e também se identifica um

crescente despertar de consciência para estas matérias, envolvendo, é certo, algumas manipulações da opinião pública a este respeito. É muito natural que, no futuro, se assista à imposição de sanções económicas, por utilizações ambientalmente inconvenientes e não sustentáveis, e que se chegue, eventualmente, à aplicação da força militar para impedir o uso abusivo do mar para este tipo de actividades.

Os **desafios culturais** possuem um sentido filosófico, relacionado com vida intelectual e com o pensamento crítico e reflexivo sobre o mar, evidenciado no estudo das ciências e das artes, e traduzido por um estado de perfeição intelectual e moral relativamente ao mar. Por outro lado, também encerram um sentido sociológico, referente aos estilos, aos métodos e aos valores materiais, assim como aos bens morais relacionados com o mar, que releva na utilização de objectos marítimos e na adopção de hábitos marítimos. Nestas circunstâncias, a superação dos desafios culturais para o reencontro de Portugal com o mar, implica aprofundar a mentalidade e fortalecer a vontade marítima dos portugueses, pelo **desenvolvimento de sentimentos, ideias e formas de sentir, bem como da inteligência para pensar e compreender o mar**, promovendo uma literacia dos oceanos activa e efectiva. Também exige o **fomento dos recursos, das capacidades, das competências e das actividades, bem como preservar o património cultural, tangível e intangível, e os estilos de vida marítimos dos portugueses**.

Os **desafios políticos** decorrem do facto dos países desenvolvidos estarem a procurar alargar as suas fronteiras no mar, ao mesmo

tempo que os países em desenvolvimento buscam preservar aquilo que são os seus interesses, face às possibilidades de expansão de soberania que, como antes referido, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar veio permitir aos estados ribeirinhos. Os países desenvolvidos tentam afirmar os seus interesses no mar, provocando alterações do Direito Internacional Marítimo, considerando essa acção como um acto político com consequências económicas, ao mesmo tempo que adoptam a retórica igualitária do mar como recurso comum. Os países em desenvolvimento esforçam-se por reivindicar a autoridade no mar, mas sentem os seus interesses ameaçados, por terem reduzidas capacidades científicas, tecnológicas e militares, que diligenciam colmatar com recurso a alianças externas. Nestas circunstâncias, a superação dos desafios políticos para o reencontro de Portugal com o mar requer, de forma fundamental, a **mobilização da sociedade civil para os assuntos do mar e a capacitação dos negociadores dos espaços marítimos**. Para além disso, implica que o País disponha de **capacidade diplomática, científica e tecnológica para afirmar o interesse nacional**, aliada à **aptidão multidisciplinar para ocupar e usar os espaços marítimos nacionais**.

Relativamente aos **desafios económicos**, importa salientar que, no campo dos recursos marinhos, resultam da exaustão dos recursos vivos, do mar ser a última grande mina mundial, da crescente necessidade dos seus recursos, e da rejeição de medidas assentes na equidade, solidariedade e partilha. Por outro lado, no campo das actividades comerciais e industriais ligadas ao mar, os desafios económicos estão associados aos crescentes conflitos de interesses entre múltiplos actores nacionais e internacionais, e às novas oportunidades ligadas à náutica de recreio, ao turismo náutico, ao transporte marítimo, aos portos e à logística, aos recursos vivos e não vivos, à biotecnologia azul ou ainda, à construção e à reparação navais. Nestas circunstâncias, a superação dos desafios económicos para o reencontro de Portugal com o mar, implica: **elaborar uma política pública da economia do mar; obter capacidade científica e tecnológica acrescida, que permita identificar e explorar os recursos inertes existentes nos fundos marinhos; e regular e exercer, com coordenação e eficácia, a autoridade do Estado no mar**.

Quanto aos **desafios securitários**, são consequência das ameaças erosivas, nomeadamente, a criminalidade transnacional e os



Amarração do 1º windfloat do projecto Viana Atlantic.

tráficos de pessoas, de armas e de estupefacientes. Também são uma decorrência das ameaças sistémicas, concretamente do terrorismo internacional e da proliferação de armas de destruição massiva. Os desafios securitários decorrem, ainda, de ameaças patrimoniais resultantes de acidentes naturais e outros acidentes marítimos, alguns provocados, e das ameaças militares, consequência, mais provável, do emprego de meios navais para alcançar finalidades políticas. Nestas circunstâncias, a superação dos desafios securitários para o reencontro de Portugal com o mar, recomenda a **colaboração no reforço dos instrumentos de cooperação internacional**, nomeadamente na aplicação firme dos preceitos instituídos na legislação internacional, e no uso partilhado das plataformas e ferramentas da NATO e da UE aplicáveis neste contexto, que permitam o conhecimento e a repressão de actos ilícitos, quer do ponto de vista da salvaguarda (*safety*), quer do ponto de vista da protecção (*security*). Requer, ainda, adequar a acção securitária do Estado no mar, concretamente **articulando o planeamento das capacidades públicas securitárias, explorando o potencial do múltiplo-uso dessas capacidades, e coordenando a actuação dos diferentes departamentos públicos, promovendo sinergias entre todos**.

Na sua essência, as medidas antes enunciadas ajudam a perceber a importância, a dimensão e a complexidade dos desafios a que Portugal terá de fazer face para se reencontrar com o mar. Isto é, para ser capaz de o usar na justa medida dos seus interesses de desenvolvimento e segurança. Todavia, para que estas medidas possam ser reconhecidas e aceites pelos portugueses, despertando vocações e animando vontades, afigura-se indispensável estabelecer uma visão marítima de futuro para o País, motivando os cidadãos e as organizações públicas e privadas, e mobilizando-os para projectos marítimos de âmbito cultural, político, económico, ambiental e securitário, tarefas onde todos necessitamos de nos envolver, porque sem o empenho colectivo no mar, nada acontecerá de relevo, apesar dos esforços realizados por pessoas notáveis que, individualmente, muito têm feito por Portugal, neste importante domínio do nosso futuro comum!



António Silva Ribeiro
Almirante

N.R. O autor não adota o novo acordo ortográfico



Pôr do sol na foz do Douro.



NRP SINES

INICIATIVA MAR ABERTO 19.2

A participação de Portugal na missão Iniciativa Mar Aberto (IMA) tem como objetivo primordial dar o contributo nacional para o esforço de capacitação dos países do Golfo da Guiné em matéria de segurança marítima e combate às atividades ilícitas no mar.



Guarnição extra na primeira missão no estrangeiro.

O NRP *Sines* largou no dia 7 de outubro da Base Naval de Lisboa (BNL) para a missão Iniciativa Mar Aberto 19.2 (IMA 19.2) (a segunda no ano de 2019) no continente africano. Para esta missão foi ativado o grupo tarefa TG 443.21, comandado pelo CMG Rodrigues Campos.

A bordo do navio de patrulha oceânico (NPO) *Sines*, comandado pela CTEN Mónica Martins, seguiram 60 militares. Para além da guarnição normal, embarcaram duas equipas de fuzileiros (FZ's), um binómio de mergulhadores (U's), um médico e um Destacamento de Veículos Não Tripulados-Aéreos (DEST VENT-AER). A missão dos FZ's consistia em zelar pela segurança do navio, sobretudo na área do Golfo da Guiné (GoG); a dos U's vistoriarem as obras vivas não só do próprio navio, mas também as do NRP *Zaire*, as dos navios das Guardas Costeiras de Cabo Verde e de São Tomé e ainda efetuarem mergulho conjunto nesses países e em Angola, contribuindo para a formação e treino de equipas congéneres locais.

O médico apoiou não só à guarnição, mas também às comunidades locais numa área de operação onde os cuidados de saúde são escassos. O DEST VENT-AER (três elementos) fez história na Marinha Portuguesa, já que foi a primeira vez que embarcou, com o objetivo de se atingir a *Initial Operational Capability* pretendida para esta área. Para além dos inerentes desafios da integração de um novo sistema a bordo, foi necessário

edificar a doutrina inerente – estabelecendo os procedimentos básicos da operação do conjunto navio/VENT-AER, testando-os, corrigindo e validando com um bom número de voos efetuados, muitos deles a operar em condições limite, sobretudo ao nível de temperatura e humidade (naturalmente elevadas, como é característico desta zona do globo).

CABO VERDE

O porto do **Mindelo** foi o primeiro porto estrangeiro onde o NRP *Sines* atracou, a 14 de outubro. Após os cumprimentos protocolares, foi oferecido um almoço a bordo. O navio abriu a visitas a duas escolas, a Escola Portuguesa do Mindelo e ALAIM. A escala do navio português não passou despercebida aos órgãos de Comunicação Social, nomeadamente à Rádio Televisão de Cabo Verde.

Em terra, a equipa de saúde do navio acompanhou os técnicos do Centro de Saúde de Monte Sossego em consultas médicas, e o pessoal das áreas da mecânica, LA, eletrotécnia e artilharia, auxiliaram a guarnição do NP *Guardião* (navio da Guarda Costeira de Cabo Verde) na resolução de algumas anomalias.

O trânsito Mindelo-Praia propiciou um período de treino no mar e de fiscalização conjunta com o NP *Guardião*. Para o efeito, embarcou no NRP *Sines* um inspetor das pescas

e uma equipa de abordagem (FZ's) de Cabo Verde. Foram treinados exercícios conjuntos de homem ao mar, incêndios, alagamentos, comunicações visuais e abordagem a navios mercantes transportadores de cargas ilícitas. Os FZ's dos dois países exercitaram-se nas áreas de combate corpo a corpo, treino em espaços confinados, *rappel*, socorrismo de combate e treino com diverso armamento portátil.

No dia da chegada à cidade da **Praia**, houve lugar à apresentação de cumprimentos e, à noite, a uma receção a bordo, onde estiveram representadas as altas entidades da República de Cabo Verde e a comunidade portuguesa residente, num total de 115 pessoas.

No que diz respeito à cooperação foram realizadas ações de instrução e treino com a guarnição da lancha *Djéu* e com as forças anfíbias da Guarda Costeira. Adicionalmente, foram ministradas palestras relacionadas com higiene e segurança no trabalho e segurança para navegar. Foram também conduzidas operações de mergulho (troca de experiências e procedimentos em ações de manutenção preventiva) a bordo do NRP *Sines* e do NP *Djéu*.

No edifício do EMFA, decorreu o *debriefing* das atividades desenvolvidas entre Portugal e Cabo Verde, com a presença do CEMFA. Paralelamente, uma delegação de militares da guarnição foi recebida no Centro Operacional de Segurança Marítima da



CMG Campos com MNE do Togo.

Guarda Costeira, onde pôde constatar as capacidades de monitorização e fiscalização de todo o espaço marítimo sob alçada de Cabo Verde.

No âmbito da cooperação médico-sanitária, o médico de bordo realizou consultas médicas à população local no Centro de Saúde Tira Chapéu. O navio esteve aberto a visitas, oportunidade aproveitada pelos alunos mais novos da Escola Portuguesa de Cabo Verde e do Colégio Português.

Após a largada da Praia, o NRP *Sines* participou num exercício de operações anfíbias com uma companhia de 29 fuzileiros de Cabo Verde. O desembarque foi efetuado na praia de São Francisco, na ilha de Santiago, constituindo uma excelente oportunidade de treino para os militares dos dois países.

NIGÉRIA

O primeiro país visitado na zona do GoG foi a Nigéria, numa área de forte insegurança marítima. Os FZ's embarcados implementaram as devidas medidas de segurança e estados de alerta.

O NRP *Sines* atracou em Lagos no dia 1 de novembro, sendo recebido, no cais, pela Banda de Música da Marinha Nigeriana e pelos Comodoros Jaiyeola e Izu, *Fleet Command West* e *Command Operations Officer West*, respetivamente. Foram apresentados cumprimentos, seguidos de um almoço protocolar a bordo, reforçando os laços de amizade entre a Marinha Portuguesa e a Marinha Nigeriana. Foi notória a preocupação por parte da Marinha Nigeriana para com a segurança do navio durante a estadia.

Por iniciativa do Embaixador de Portugal em Abuja, Dr. Luís Barros, realizou-se um convívio a bordo com a comunidade portuguesa residente em Lagos, ao pôr do sol, oportunidade para assistirem à cerimónia do arriar da Bandeira Nacional ao som do Hino Nacional.

Elementos da guarnição participaram num encontro de voleibol na Academia Naval Nigeriana, tendo por opositores militares

nigerianos; tempo ainda para algumas visitas culturais à cidade de Lagos, com escolta da Marinha Nigeriana.

Já no mar, decorreram exercícios, previamente planeados, com os NNS *Nguru*, NNS *Ekulu* e com Forças Especiais da Marinha Nigeriana (*Nigerian Navy Special Boat Service*). A segurança marítima foi o *leitmotif* – forças especiais nigerianas rea-

lizaram ações de abordagem e vistoria ao NRP *Sines* e uma equipa de FZ's abordou o navio nigeriano *Nguru*, com as duas unidades navais simulando navios mercantes suspeitos de transportar mercadorias ilícitas. Foi também realizado um conjunto de manobras entre os três navios, para treino de procedimentos de comunicações e perícias das respetivas equipas de navegação.

TOGO E S. TOMÉ

O NRP *Sines* continuou a fazer história ao atracar em Lomé, no Togo, por não haver memória recente de um navio de guerra português visitar este país. O navio recebeu a importante visita do Ministro dos Negócios Estrangeiros, da Cooperação e Integração Africana, do Togo, Professor Robert Dussey, que demonstrou uma enorme alegria em ter um navio português a visitar o seu país e expressou a vontade de que fosse o primeiro de muitos passos numa relação estreita com Portugal. Foram também apresentados os habituais cumprimentos protocolares às autoridades civis e militares locais, recebidos com grande entusiasmo e simpatia.

O navio largou dia 6 de novembro rumo à Baía de Ana Chaves, em São Tomé. Durante o trânsito foi empenhado, juntamente com

o NRP *Zaire*, na investigação de um possível ataque pirata ocorrido na ZEE de São Tomé e Príncipe.

Depois de fundear, foi desembarcado diverso material de ajuda humanitária e de apoio ao NRP *Zaire*. Foram ainda efetuadas diversas atividades, nomeadamente: um exercício de abordagem entre a Guarda Costeira de São Tomé e uma das equipas de FZ's embarcados; operações de mergulho para vistoria das obras vivas do *Zaire* e da boia de amarração que habitualmente utiliza; almoço protocolar a bordo; apoio na reparação de equipamentos do NRP *Zaire*; apoio médico junto da população da roça Água Izé; e o apoio e participação numa Conferência sobre Segurança Marítima.

ANGOLA

Depois da curta passagem por São Tomé, o navio rumou a Angola onde, no dia 12 de novembro, iniciou mais um ciclo de atividades de cooperação no domínio da defesa. Partindo ao largo do Ambriz, o navio recebeu o Grupo Especial de Fuzileiros da Marinha de Guerra Angolana (MGA), que treinaram com os FZ's embarcados e permaneceram no navio até Luanda. Em simultâneo, o navio efetuou um exercício de Conhecimento Situacional Marítimo com o Centro de Coordenação Marítimo da MGA.

Após atracar no porto de Luanda, foram realizados os habituais cumprimentos protocolares. Foram recebidas a bordo várias visitas e oferecido um almoço protocolar e, ainda, uma receção, que contou com a presença de diversas altas entidades da MGA.

Pela sua importância para o comércio mundial e para a estabilidade da região, de relevar a participação no Seminário Internacional sobre Segurança Marítima no GoG, presidido pelo MDN de Angola, com presença de vários oficiais gerais, incluindo os Comandantes do Exército e da Marinha. De Portugal participaram como palestrantes o Diretor-Geral de Política de Defesa Nacional,



Dr. Nuno Pinheiro Torres, o Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, e o Comandante da TG 443.21.

A MGA presenteou a guarnição do *Sines* com um conjunto de visitas – a diversos monumentos e locais emblemáticos da cidade e à Base Naval – e com um jantar de retribuição.

No dia da largada embarcaram 6 cadetes da Academia Naval Angolana, que passaram o dia a bordo, participando em diversos exercícios executados propositadamente para que estes colocassem em prática os conhecimentos adquiridos.

COSTA DO MARFIM

No périplo africano, seguiu-se a Costa do Marfim, tendo o navio atracado em Abidjan a 22 de novembro. Foram feitos os cumprimentos protocolares e realizadas diversas atividades de cooperação com a Marinha da Costa do Marfim.

Merece realce a disponibilização do navio como “balcão temporário” da Embaixada de Portugal em Dakar. Tratou-se de uma ação consular inovadora – a “Missão de Serviço Consular a bordo” (MSCab), disponibilizando à comunidade portuguesa em Abidjan, um vasto leque de atos consulares. Não existindo embaixada e/ou serviços consulares no país (cabe à embaixada no Senegal cobrir a Costa do Marfim), esta iniciativa evitou a necessária deslocação ao Senegal para realizar esses serviços.

Depois de uma mudança de cais para reabastecer, o navio largou de Abidjan em companhia da lancha CF *Sekongo*, da Marinha da Costa do Marfim, tendo sido realizados alguns exercícios de manobra entre os navios e ainda treino de abordagem.

GUINÉ-BISSAU

Após uma longa, mas bonita, navegação pelo Rio Geba, o NRP *Sines* atracou no dia 29 de novembro no porto de Bissau. A

Guiné-Bissau foi assim o último país de língua oficial portuguesa a ser visitado no âmbito da IMA 19.2.

Enquanto decorriam os cumprimentos protocolares, procedeu-se ao desembarque do material logístico e do equipamento oferecido pela Marinha Portuguesa aos Fuzileiros da Marinha da Guiné-Bissau. As várias entidades locais e os diversos chefes militares que se deslocaram a bordo puderam disfrutar de uma visita pelo navio e de *briefings* de missão e de capacidades dos NPO, seguidos de um almoço protocolar.

Um especial ênfase para a cerimónia de lançamento da nova carta hidrográfica do Porto de Bissau, produzida pelo Instituto Hidrográfico (IH) da Marinha Portuguesa, na sequência dos trabalhos desenvolvidos em 2017 pelo NRP *D. Carlos I*. Este evento, apresentado pelo Diretor-Geral do IH, contou com a presença de várias entidades políticas e diplomáticas da RGB e de diversos países amigos, com destaque para o Ministro da Defesa e a Ministra dos Negócios Estrangeiros.

A 1 de dezembro o navio largou de Bissau com 28 militares da Marinha da Guiné-Bissau, os quais permaneceram a bordo até ao dia 5, enquanto se navegava ao largo dos Bijagós. Nesse período foram desenvolvidas ações de treino e formação, em diferentes áreas necessárias à vida a bordo de um navio, para esses militares guineenses. Destaque para o treino de procedimentos rádio, navegação, busca e salvamento marítimo, emergências, combate a incêndios e alagamentos, suporte básico de vida, socorrismo e treino de abordagem.



Entrega da nova carta hidrográfica de Bissau à MNE da Guiné-Bissau.

SENEGAL

O navio atracou no último porto estrangeiro da missão – Dakar, no Senegal – a 6 de dezembro. Este porto difere dos restantes, acima de tudo pela segurança que se sente em terra. O NRP *Sines* foi recebido de forma calorosa na Base Militar da Marinha do Senegal. Depois dos cumprimentos da praxe, decorreu a bordo um almoço protocolar.

A Marinha Senegalesa e a Embaixada de Portugal em Dakar possibilitaram à guarnição uma visita à ilha Gorée.

REGRESSO

A 15 de dezembro, após 70 dias de missão, o NRP *Sines* atracou na BNL, com o sentimento de missão cumprida. Para trás tinham ficado mais de onze mil milhas náuticas, 1.135 horas de navegação e 9 portos – Mindelo, Praia, Lagos, Lomé, Baía de Ana Chaves, Luanda, Abidjan, Bissau e Dakar. Tinham sido desenvolvidas inúmeras atividades em articulação com diversas entidades públicas responsáveis pela Cooperação no Domínio da Defesa e tinham sido entregues mais de 14 toneladas de material e equipamento, não só de apoio à capacitação no âmbito da defesa e segurança marítima, mas também destinado à ação social (proveniente de várias instituições privadas de solidariedade social). Um meio naval nacional tinha contribuído durante algum tempo para a segurança marítima na sensível região do Golfo da Guiné.

Não descurando a importante vertente da ligação à sociedade civil da região, o navio recebeu a bordo cerca de 600 visitantes, com destaque para altas individualidades políticas nacionais e estrangeiras, de representações diplomáticas, entidades militares e do setor público dos países visitados e diversas crianças e jovens, alunos de escolas locais.

“A Pátria Honramos!”

Colaboração do **COMANDO DO NRP SINES**



Alunos da Escola Portuguesa e da ALAIM do Mindelo.

NRP SAGRES

VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO 2020

A CAMINHO DO RIO

Depois de largar o porto da Praia, a capital de Cabo Verde, o NRP *Sagres* teve pela frente uma exigente tirada de 20 dias. Não terá sido, certamente, a mais longa desta viagem, mas poderá vir a ser considerada uma das mais marcantes.

Primeiro, pela passagem pela Zona de Convergência Intertropical (ZCI). Num veleiro, manda a prudência manobrar e marear as velas prestando o máximo de atenção às alterações meteorológicas – há que tentar jogar em antecipação. Na ZCI o navio poderia cruzar-se com ventos inconsistentes, com alterações repentinas de direção e força – a presença dos *Cumulonimbus*, nuvens grandes, altas, de fundo escuro e de desenvolvimento vertical, característicos destas latitudes, marcaram distintamente a entrada e a saída dessa zona. Felizmente o tempo “jogou a favor”.

Em segundo lugar, pelo fim do treino e pelo início da criação de rotinas de trabalho e de lazer. As duas tiradas iniciais tinham sido intensas e recheadas de atividades – além do embarque dos elementos da APORVELA, houve que cumprir com o programa de treino e avaliação, que foi fundamental para o aperfeiçoamento da guarnição para a exigente missão em que a *Sagres* está empenhada. A terceira tirada, a caminho do Rio de Janeiro, foi como que um recomeço da viagem para toda a guarnição. Houve a oportunidade de retomar as habituais rotinas de bordo (em que o treino e as palestras à guarnição entram com naturalidade no planeamento semanal), reorganizar as tarefas pendentes de cada serviço, retomar as tradições desta barca (quem já embarcou na *Sagres* sabe que todos os motivos são bons para recebermos uma tradicional “carta” do Rei Neptuno) e, até mesmo, apreciar o tempo livre com atividades de lazer (quer seja a ler um livro, a jogar o já famoso jogo do burro ou a praticar exercício físico).

Em terceiro lugar, pela Festa do Rei dos Mares – sem sombra de dúvidas um marco desta tirada – devido à passagem pela linha



imaginária do Equador. Manda a tradição que o navio se prepare para receber Neptuno, o Rei dos Mares, e sua comitiva. Foi no dia 28 de janeiro, por volta das 14h00 que o elemento mais moderno, o grumete TFD Eusébio Francisco, foi de tesoura à cintura até aos lais do gurupés e “cortou” a linha do Equador. Seguidamente, iniciaram-se as festividades, que terminaram com o habitual julgamento na tarde de dia 29. Eram muitos os elementos da guarnição que tiveram a honra de conhecer o Rei Neptuno pela primeira vez, experiência que, além da elevada carga simbólica que acarreta, ficará marcada pela missão em que se insere.

PROJETO CIENTÍFICO

A *Sagres* está envolvida em vários projetos durante a circum-navegação, um deles o SAIL (Space-Atmosphere-Ocean Interactions in the marine boundary Layer).

Este projeto tem como objetivo principal o estudo à escala global das interações terra-atmosfera, através da recolha de dados do campo eletrostático terrestre. A ligação entre o circuito elétrico da Terra e as trovoadas foi descoberta graças aos dados recolhidos na campanha realizada pelo navio *Carnegie*, entre 1909-1929. Esta informação ainda hoje é utilizada, tendo mesmo dado origem à chamada “Curva de Carnegie”, que continua a ser a referência na área. Assim, 100 anos depois do *Carnegie*, a parceria da Marinha, através do NRP *Sagres*, com o Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores, Tecnologia e Ciência





da Universidade do Porto (INESC TEC), permitirá recolher novos dados que possibilitem à comunidade científica analisar a forma como o campo eletrostático da terra variou. Paralelamente, irá ainda ser desenvolvida uma componente marítima, com a recolha de dados oceanográficos (temperatura, salinidade, oxigenação e clorofila) e de amostras biológicas de peixes, para análise futura em laboratório.

ESTADIA NO RIO DE JANEIRO

A entrada na Baía de Guanabara deu-se pela manhã, no dia 9 de fevereiro. O navio fundeou em frente à Escola Naval do Brasil onde iniciou os preparativos que antecedem a atracação.

Pouco depois de fundear, houve a oportunidade de cumprimentar o navio irmão *Cisne Branco*, o navio-escola da Marinha do Brasil.

O NRP *Sagres* esteve atracado no Rio de Janeiro entre os dias 10 e 15 de fevereiro, no cais Armazém nº 7 junto do Museu do Amanhã.

A estadia começou com a visita do Ministro da Defesa Nacional, acompanhado do seu congénere brasileiro, do Embaixador de Portugal no Brasil, do Comandante da Marinha do Brasil e de outras entidades, a quem foram prestadas as devidas honras militares, com a guarnição estendida no bordo de mar.

O programa de porto foi cumprido e contou com diversos eventos, com destaque para a realização de uma recepção oficial; dois

jantares-recepção com os parceiros – Câmara de Oeiras e Associação dos Empresários Turísticos do Douro e Trás-os-Montes (AETUR); participação na cerimónia de inauguração da “Praça da Circum-navegação”; e um espetáculo na “Casa do Minho”. Estes dois últimos eventos contaram com a presença da Secretária de Estado das Comunidades Portuguesas e de diversas entidades locais.

O navio esteve aberto a visitas, tendo recebido 982 visitantes, entre eles a visita do grupo de Escuteiros do Mar do Rio de Janeiro e a visita da Turma *Face* da Escola Naval do Brasil – guardas-marinhas que efetuaram a sua viagem de instrução em 1957 a bordo do *Guanabara*, nome da *Sagres* quando cruzava os oceanos hasteando a bandeira do Brasil.

Eis a mensagem deixada na placa comemorativa oferecida pela Turma ao NRP *Sagres*, no regresso, 63 anos depois, ao navio onde deram os primeiros passos na carreira naval: **«À “Sagres”, em cujos conveses e enxárcias descobrimos o caminho do mar, no saudoso “Guanabara”, em julho de 1957, a homenagem da Turma “Face” da Marinha do Brasil.»**

No dia 15 de fevereiro o navio largou às 10h00 e rumou ao Uruguai, navegando à vela. Os próximos portos, Montevidéu e Buenos Aires, terão apenas um dia de navegação entre eles, pelo que há que ultimar todos os preparativos para ambos nos próximos dias de navegação.

Colaboração do **COMANDO DO NRP SAGRES**





A FRONTEX E A PARTICIPAÇÃO DA MARINHA

Face aos desenvolvimentos verificados no nível genético, estrutural e operacional, a FRONTEX assume-se como uma das principais agências no espaço de liberdade, segurança e justiça, preconizado no Tratado de Lisboa. Neste seguimento, considera-se oportuno enquadrar, de forma resumida, a evolução da agência e os respetivos desafios, associando de igual modo o contributo da Marinha na vigilância das fronteiras marítimas na UE e na salvaguarda da vida humana no mar.

ENQUADRAMENTO

As origens da FRONTEX remontam a 2004, quando esta foi criada com a designação de Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas e com o objetivo de prestar assistência aos países da UE, no âmbito das matérias de controlo nas fronteiras externas e de retorno de migrantes irregulares aos seus países de origem. Desde então, a FRONTEX tem evoluído ao longo dos anos. Em 2016, verificou-se o maior alargamento de competências desta agência, com a criação da Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (tendo mantido o acrónimo FRONTEX). Posteriormente, em 2019, passou a ser a primeira agência europeia a deter um corpo próprio de pessoal com poder executivo.

A AGÊNCIA EUROPEIA DA GUARDA DE FRONTEIRAS E COSTEIRA

Com a adoção do Regulamento (UE) 2016/1624, do Parlamento Europeu e do Conselho, em 14 de setembro de 2016 a FRONTEX tornou-se na Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira, com o inevitável reforço das suas competências no domínio do controlo e da capacidade de vigilância das fronteiras na UE, incluindo as fronteiras marítimas, ao serem-lhe atribuídas funções de guarda-costeira. Em conformidade com o princípio da subsidiariedade e na sequência da forte crise migratória sentida em 2015, a FRONTEX tem vindo a reforçar o apoio aos Estados-Membros na execução de funções de guarda-costeira, principalmente, através da realização de operações conjuntas nos países mais afetados.

A adoção do mandato da FRONTEX em 2016, revelou-se um marco importante na história desta agência pois, desde então, as atividades da FRONTEX, para além do apoio no controlo dos fluxos migratórios, também passaram a poder incluir o apoio a outras atividades, como a busca e salvamento, o combate ao narcotráfico e ao tráfico de armas, o combate ao terrorismo, entre outras tarefas.

Na atualidade, três anos após a última revisão, o novo mandato para a FRONTEX volta a reforçar e alargar as competências da agência, estabelece um corpo de agentes e admite a possibilidade da agência ter meios técnicos próprios. Com o novo mandato, publicado no Jornal Oficial da União, em 13 de novembro de 2019, está previsto um crescimento gradual até aos 10.000 agentes, até 2027. De entre o número indicado está prevista a criação de um corpo permanente de guarda de fronteiras, funcionários da agência, com 3.000 agentes. Os restantes 7.000 agentes, manterão o vínculo à entidade do Estado-Membro que os cede, existindo diversas modalidades de cedência de pessoal à agência. O corpo permanente começará a ser mobilizado a partir de 1 de janeiro de 2021.

Os Estados-Membros continuarão a ser os principais responsáveis pela gestão das suas fronteiras, sendo que a agência e o seu pessoal prestam a assistência técnica e operacional necessária, sujeita ao acordo dos Estados-Membros em causa. Com as novas regras propostas, o pessoal do corpo permanente destacado para um Estado-Membro poderá exercer alguns poderes executivos para realizar controlos nas fronteiras ou tarefas em matéria de regresso, incluindo o uso da força e o porte de armas, sempre sujeitos à autorização do Estado-Membro de acolhimento.

A PARTICIPAÇÃO DA MARINHA NA FRONTEX

No que concerne à concretização do espaço de liberdade, segurança e justiça, em geral, e no apoio às missões da FRONTEX, em particular, a Marinha tem vindo a contribuir de forma regular com navios e recursos humanos, partilhando conhecimentos e experiências. O envolvimento da Marinha remonta à participação nas Operações GUANARTEME I, em 2005, e GUANARTEME II, em 2006, no arquipélago das Canárias, e HERA II, em 2006 e 2007, nas águas da África Ocidental. Nestas missões foram empregues corvetas e observadores.

Em 2015, a crise de refugiados, ao atingir níveis críticos no mar Mediterrâneo, colocou, simultaneamente, questões de segurança humana e de segurança interna, revelando a complexidade e a transversalidade deste fenómeno. No âmbito do paradigma operacional, a UE deu início a diversas iniciativas, destacando-se a vigilância das rotas no mar Mediterrâneo e a disrupção do “Modelo de negócio” das redes de tráfico, entre outras medidas. É neste contexto que a Marinha, no apoio à atividade da FRONTEX, tem vindo a estar presente no mar Mediterrâneo, patrulhando as áreas críticas sujeitas à pressão migratória e executando diversas tarefas. Em 2014, a Marinha esteve presente em duas operações, nomeadamente, na operação INDALO, no Sul de Espanha, e na TRITON, no Sul de Itália, respetivamente com o *Figueira da Foz* e o *Viana do Castelo*. No ano seguinte, em 2015, registou-se a participação do *Viana do Castelo*, na operação INDALO, e em 2016, no âmbito da operação TRITON, a participação do *Figueira da Foz* e da *Vasco da Gama*. Em 2017, o *Viana do Castelo* e o *Tejo*, este último marcando a presença desta classe de navios no mar Mediterrâneo, pela primeira vez, participaram na operação TRITON. Ainda nesse ano, registou-se a participação da lancha *Douro*, na operação INDALO. Em 2018, no âmbito da operação conjunta THEMIS¹, salienta-se a participação da *D. Francisco de Almeida* que contou com várias operações de salvamento e cerca de 800 pessoas salvas, o número mais elevado registado por um navio da Marinha. Nesse ano, registou-se ainda a participação da *Álvares Cabral* e do *Douro*, respetivamente na operação THEMIS e na operação INDALO. Em 2019, a participação da Marinha consubstanciou-se com a participação do *Douro* na Operação THEMIS e do *Figueira da Foz* e do *Mondego* na Operação INDALO. Para 2020 está prevista a continuidade da participação de navios de patrulha costeira na área da Operação INDALO.

Para além das missões nos diferentes teatros de operações, o contributo da Marinha também passou, desde 2018, a incluir a atribuição temporária de militares – em 2018 somente com oficiais e em 2019 estendida a sargentos – para os centros de situação e para as operações da agência, realçando-se neste âmbito, o cargo de oficial de ligação da agência embarcado no navio almirante do *Standing NATO Maritime Group 2*, no mar Egeu.

FUTUROS DESAFIOS

As novas regras colocam à agência, de forma natural, desafios nos diferentes níveis genético, estrutural e operacional. Neste artigo, sem pretendermos ser exaustivos, realçamos de seguida alguns dos fatores de planeamento ou desafios que se colocam à agência.

Numa perspetiva genética, a gestão das fronteiras externas contará com um significativo reforço durante os próximos anos. A começar em 2020, com um orçamento avaliado em 101,4 milhões, mais de 32% quando comparado com 2019. No período de 2021 a 2027, estão previstos 26 mil milhões de euros, face aos 12,4 mil milhões de euros disponibilizados no período 2014-2020. Na edificação de capacidades realça-se ainda o desenvolvimento de sistemas de informação à escala da UE para o controlo e a vigilância das fronteiras marítimas, bem como a aquisição de meios próprios para a agência (e.g. navios, embarcações, aviões e meios terrestres). No plano estrutural, releva-se as novas regras de integração do sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras (EUROSUR) no quadro da FRONTEX, com vista a melhorar os níveis de eficiência e eficácia do controlo das fronteiras externas europeias (marítimas, terrestres e aéreas) e a necessária adaptação da agência para integrar, formar, treinar e enquadrar um corpo permanente até 10.000 guardas fronteiras. Por último, no nível operacional, destacam-se os desafios relacionados com as sinergias e as operações interagências, ora entre as agências da UE, como a FRONTEX, EMSA, EFCA, Europol, entre outras, ora entre as diferentes agências dos Estados-Membros com competências na gestão e no controlo de fronteiras. Face à evolução das dinâmicas, das competências e dos recursos perspetivados, é lícito deduzir que a FRONTEX tem vindo a firmar-se como uma das agências mais relevantes no universo das agências da UE que operam no âmbito da segurança interna. A Marinha, levando em linha de conta o conhecimento e o saber fazer, sobretudo na função Segurança e Autoridade do Estado, continuará a assumir-se como um parceiro pronto e credível nas operações da FRONTEX e, conseqüentemente, um ator relevante para a manutenção do espaço de liberdade, segurança e justiça.

Romão Neto
CFR

Rodrigues Pedra
CFR

Nota

¹ Nova designação dada à operação que decorre no Sul de Itália e que viu reduzida a respetiva área.



PATRULHA DA FRONTEIRA MARÍTIMA DA UNIÃO EUROPEIA

NRP DOURO

Em meados de 2019 (ver quadro) o NRP *Douro* esteve empenhado em mais uma operação de segurança marítima no âmbito da FRONTEX - a sua terceira participação, segunda na área de operações THEMIS, no sul de Itália, junto à fronteira marítima com a Grécia. O esforço do NRP *Douro* recaiu em subáreas onde se podia tirar maior partido das suas dimensões, autonomia e características de navegabilidade.

Para uma adequada preparação para a missão, houve que receber um *briefing* operacional, a bordo, sobre as normas de conduta do FRONTEX, que abarcou desde os direitos fundamentais humanos e todos os mecanismos de comunicação com a Agência, até à habitual evolução das embarcações (dos veleiros mais sofisticados, geralmente de bandeira americana, com rotas para Lecce ou Crotona, aos pesqueiros que facilitam a passagem aos migrantes, para qualquer porto da costa sul ou leste de Itália) e do respetivo *modus operandi*.

A guarnição já havia sido reforçada com uma equipa do pelotão de abordagem constituído por cinco fuzileiros (um sargento e quatro praças) e uma equipa de mergu-

lhadores (duas praças). Porém, localmente houve que embarcar dois representantes do SEF (foram rendidos a meio da missão) e quatro oficiais italianos da *Guardia di Finanza* (rendiam de duas em duas semanas), que foram fundamentais não só na ligação entre o navio e as autoridades italianas, nomeadamente a *Guardia di Finanza* e a *Guardia Costiera*, mas também pelo *apport* de experiência adquirida em missões anteriores.

A missão é coordenada pelo CCI em Roma, onde o Oficial de Ligação português contribuiu sobremaneira para o sucesso da missão, partilhando com o navio informações sobre a área, as operações conjuntas com aeronaves e as embarcações suspeitas - COI (*Contact of Interest*) - que necessitavam de ser investigadas.

Nos períodos de descanso o navio praticou os portos de Catânia, Gallipoli, Brindisi, Siracusa, Reggio di Calabria e Crotona (ponto de apoio logístico). Numa das patrulhas o NRP *Douro* cruzou-se com a embarcação *Culatra*,



da Polícia Marítima, também atribuída à área de operações THEMIS; o encontro permitiu uma troca de experiências e a confraternização entre as guarnições.

Não foi descurado o treino interno, por forma a manter os padrões de prontidão e integrar os novos elementos da guarnição. O navio patrulha *Douro* (e a sua guarnição reforçada) regressou a Lisboa com o sentimento de mais uma missão além-fronteiras cumprida.

NRP MONDEGO

O Centro de Coordenação Internacional (CCI) da agência FRONTEX “gere” atualmente diversas operações – uma delas a INDALO, em estreita ligação com as autoridades espanholas - que visam essencialmente contribuir para a redução do fluxo de migração irregular em direcção às fronteiras externas da União Europeia e combater o crime transfronteiriço. A operação INDALO é conduzida no Mediterrâneo ocidental, em águas espanholas confinantes com as fronteiras marítimas de Marrocos e da Argélia.

O NRP *Mondego* esteve recentemente (ver quadro) empenhado nessa área de operações durante 76 dias, durante os quais realizou 51 ações diárias de vigilância – mais de 513 horas de patrulha. O navio embarcou em permanência um inspetor do Serviço

de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) e um oficial de ligação da *Guardia Civil* espanhola.

Para além do NRP *Mondego*, participavam nas patrulhas e vigilâncias marítimas outros 2 meios navais e 4 aeronaves provenientes da Alemanha, Espanha, Itália, França e Portugal.

Durante a missão, o navio realizou diversos exercícios de treino interno de modo a manter os seus padrões de prontidão e certificar os novos oficiais de quarto à ponte. A 3 de dezembro o navio iniciou a viagem de regresso, tendo no dia seguinte atracado na BNL.



UNIDADE NAVAL	ETD / ETA BNL	OPERAÇÃO LOCAL	INÍCIO / FIM PATRULHAS	DIAS MISSÃO / PATRULHA	HORAS MISSÃO	HORAS E MILHAS EM PATRULHA	MILITARES EMPENHADOS	RESGATES
NRP DOURO	27MAI-05AGO19	THEMIS - SUL DE ITÁLIA	31MAI-31JUL19	71 - 62	1679 H	> 655H; > 6800 MI	34	0
NRP MONDEGO	16SET-04DEZ19	INDALO - SUL DE ESPANHA	18SET-02DEZ19	79 - 76	1896 H	> 513H; > 5405 MI	34	0

Colaboração dos COMANDOS DOS NRP DOURO E NRP MONDEGO

A BATALHA DE LEPANTO¹

A ÚLTIMA BATALHA CONTRA O DOMÍNIO ISLÂMICO NO MEDITERRÂNEO (7 de outubro de 1571)

ANTECEDENTES

Localizada estrategicamente no alinhamento da rota do Levante, a ilha de Chipre ocupava um papel extraordinário nos assuntos políticos e militares da região do Mar Mediterrâneo, tendo sido também, desde o século XII, utilizada como ponto de partida pelas Cruzadas.

Após a tomada de Chipre pela República Veneziana, em 1489, o Império Otomano, centrado na vizinha Turquia, deu início a uma série de ataques sobre a ilha. Em resposta, os venezianos decidiram fortalecer os seus portos principais, bem como a sua capital – Nicósia, no centro da ilha. No que respeita à sua esquadra, no entanto, o problema era mais grave, dado que, com demasiada frequência, as galés de guerra careciam de reparos. Por outro lado, encontravam-se insuficientemente guarnecidas devido às frequentes deserções de remadores, deixando a maioria das galés venezianas inoperantes. Nestas condições, aquelas investidas turcas foram desastrosas para Veneza.

Salienta-se que a dificuldade em recrutar remadores se vinha agravando com



A Batalha de Lepanto – imagem do livro *Renaissance War Galley 1470-1590*.

o passar dos anos. Entre 1558 e 1570, durante os períodos de desarmamento, desertaram para o território otomano cerca de um terço dos remadores das galés venezianas. Para combater este fenómeno,

as autoridades venezianas expulsaram do seu território todos os que se recusavam a servir nas galés como remadores, confiscando-lhes ainda os pertences.

Numa tentativa desesperada de resolver este problema da crónica falta de remadores, os venezianos recrutaram cristãos, vindos especialmente do território otomano, para servirem nas suas galés.²

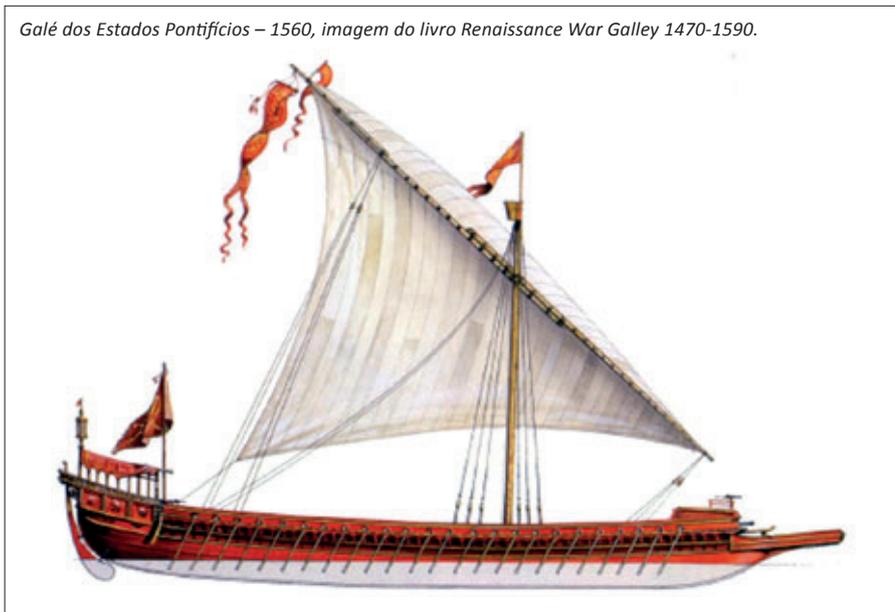
Não obstante todos os esforços desenvolvidos pelos venezianos no sentido de reforçar a operacionalidade da sua frota, não foram capazes de impedir a tomada da ilha de Chipre pelas forças navais otomanas, comandadas pelo almirante Mehmet Ali Paxá³, em 1570.

Como era de prever, a reação contra a ocupação de Chipre não demorou. Veneza, juntamente com outros estados cristãos (o Reino da Espanha, a Ordem Soberana e Militar de Malta e os Estados Pontifícios), formaram, a pedido do Papa Pio V, uma coligação cristã designada por “Liga Santa”, sob a chefia de Espanha. Foi então dada urgência à criação de uma força naval capaz de expulsar os otomanos do território ocupado. Comandada por Don Juan de Austria, filho bastardo de Carlos V, e constituída por 208 galés e seis galeças, a esquadra cristã preparou-se para enfrentar as 235 galés otomanas de Ali Paxá que se encontravam posicionadas ao largo de Lepanto, na Grécia.



Fernando Bertelli, A Batalha de Lepanto, Veneza 1572, Museu de História Naval – Veneza.

Galé dos Estados Pontifícios – 1560, imagem do livro Renaissance War Galley 1470-1590.



combater e largar num curto espaço de tempo. O navio acabou por ser neutralizado por um ataque à abordagem, tudo indica que sim, o recurso derradeiro do combate naval no século XVI e que os navios de remo também utilizavam contra navios de alto-bordo em calmaria. Escalar um navio alto, defendido, a partir de uma plataforma rasa e em balanço era uma manobra muito arriscada e que exigia grande coragem da parte dos grupos de assalto. A própria aproximação era toda ela um arrojo, porque embora os navios atacantes procurassem a aproximação pelos quadrantes menos artilhados, os inevitáveis acidentes de manobra sempre colocavam algumas unidades nos campos de tiro fortes.⁵

A batalha estava iminente, tendo acontecido a 7 de outubro de 1571.

OS NAVIOS UTILIZADOS NA BATALHA

GALE

Durante o século XVI, em pleno Renascimento, os navios de remo, apelidados genericamente de galés, descendentes das embarcações da Antiguidade Clássica, eram utilizadas pelos Estados como forma de demonstração de poder e ostentação de riqueza.

Como navios de guerra, foram utilizados na Batalha de Lepanto, tanto pelas poderosas forças Otomanas, como pelos Estados que compunham a Liga Santa. Sendo consideradas as plataformas de artilharia ideais em mar aberto e com vento, as galés também dominavam quando falhava o vento, ou em águas restritas, de manobra difícil, como junto à costa ou em rios e portos.

A capacidade de autopropulsão, a manobra e o baixo calado eram as suas maiores vantagens. Quando o vento caía, os navios de remo podiam colocar qualquer veleiro em apuros, mas se o vento voltasse a soprar, a iniciativa passava para os veleiros. Um bom comandante de galés deveria retirar imediatamente, pois os navios de remo podiam aproar ao vento e escapar por um rumo impossível de seguir por veleiros, ou então remando a ré, o que iria permitir fazer fogo sobre o perseguidor com as peças de proa, durante o afastamento. Em alternativa, os navios de remo podiam tentar fugir procurando águas pouco profundas, para onde os veleiros não os pudessem perseguir.⁴

Em águas hostis, disputadas por navios de remo inimigos, um bom comandante deveria ter particulares cautelas quando fundeado. A vigia devia ser redobrada, a artilharia deveria estar calhada e todo o navio pronto para

Nesta época existiam dois tipos de galés, as *alla sensile*, com dois ou três níveis de remos ao longo do costado, designadas birremes ou trirremes, e as *al scaloccio*, com um só nível de remos. A cada banco correspondia um só remo, de grandes dimensões, manobrado por até sete homens.⁶

Batalha de Lepanto, 7 de outubro de 1571. Museu Marítimo Nacional, Londres.



A peça de artilharia era instalada a vante entre as duas bancadas de remadores, alinhada longitudinalmente com o eixo do navio para não comprometer a estabilidade. Eventualmente poderia ser complementada com um número variável de peças ligeiras colocadas no través e na popa.

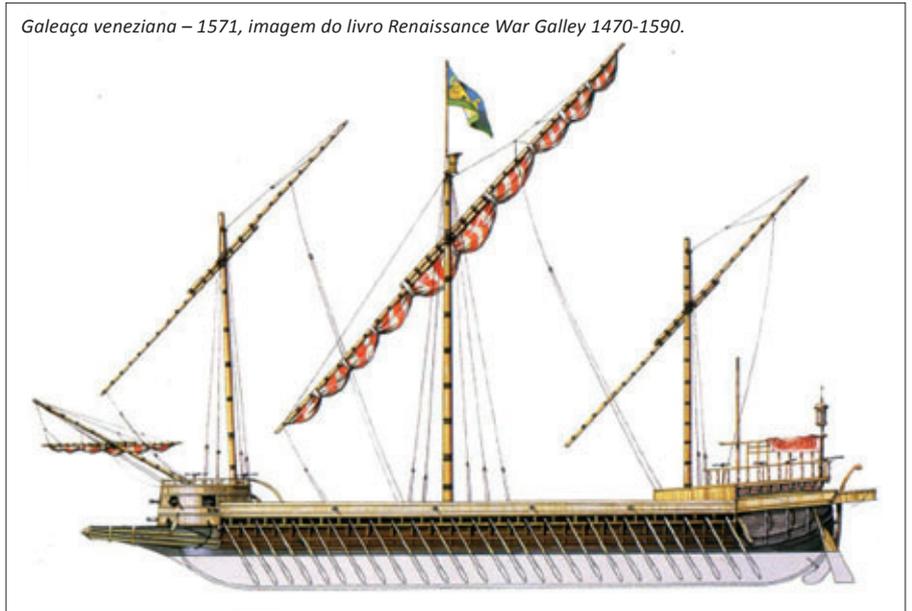
GALEAÇA

Bem maiores que as galés, as galeaças tinham a estrutura e as obras mortas reforçadas para poderem receber artilharia de grande calibre. Trata-se de uma tipologia quinhentista, em que os primeiros exemplares foram construídos em Veneza e empregues pela primeira vez, e com sucesso, na Batalha de Lepanto, pela esquadra da Liga Santa.

Ao contrário das galés, as galeaças dispunham de um convés, tendo muito mais espaço para instalar peças de artilharia. Os remadores tinham maior proteção e o poder de fogo era muito maior. Também suportavam melhor a navegação em mar aberto.

Uma galeaça tinha cerca de 60 metros de comprimento, 9 de boca e 3,5 de calado,

Galeaça veneziana – 1571, imagem do livro *Renaissance War Galley 1470-1590*.



podendo carregar 20 peças de artilharia. Levavam até 32 remos por bordo, os quais chegavam a medir 15 metros de comprimento, exigindo sete ou oito homens cada.

Ao contrário das galés, as galeaças tinham proa redonda, como as naus, e

normalmente três mastros.⁷

Eram mais lentas e menos manobráveis que as galés tradicionais, tendo sido construídas em muito menor número, apesar da sua importância militar.

A BATALHA

Na madrugada de 7 de outubro de 1571, em Lepanto, deu-se início à amarga e sangüinária batalha entre a Liga Santa e o Império Otomano.

No centro da frota cristã encontrava-se a galé *La Real*, de Don Juan de Austria, acompanhada por 61 galés e duas galeaças. O flanco esquerdo, composto pelos venezianos, era comandado pelo experiente Agostino Barbarigo, com 53 galés e duas galeaças. O genovês Gian Andrea Doria comandava a frota genovesa na ala direita, composta também por 53 galés e duas galeaças, transportando a bordo uma imagem de Nossa Senhora do Rosário. Don Juan de Austria ainda manteve, a uma curta distância atrás da linha de batalha principal, os Cavaleiros de Malta. Por último, mas não menos importante, seguiam as galés de reserva sob o comando de Don Álvaro de Bazán.⁸

De frente para a Liga Santa, a imponente frota turca permanecia desafiadora. No centro, a bordo da *La Sultana* estava o terror dos cristãos, o almirante Ali Paxá, com 87 galés. À sua direita, com 60 galés, estava Mehmet Sulik, conhecido como “Sirocco”, rei de Alexandria, e à sua esquerda estava Uluch Ali, rei de Argel, com 61 galés. Na retaguarda posicionava-se Amurat Dragut Rais, com a reserva da força.⁹

Era Don Juan contra Ali Paxá, Barbarigo contra Sirocco, e Andrea Doria contra Uluch Ali.





A Batalha de Lepanto por Paolo Veronese.

Em batalhas navais com navios a remos, o posicionamento era muito importante para a eficácia dos disparos bem como para o abalroamento final pelo través do inimigo, pelo que ambas as forças navegavam com vista a posicionarem-se de forma vantajosa, tendo em conta o vento.

Os navios muçulmanos estavam ordenados em forma de Crescente Islâmico, ao longo de três milhas de comprimento. Os navios cristãos estavam dispostos formando a Santa Cruz de Nosso Senhor. Nesse dia histórico, era a Cruz de Cristo contra o Crescente do Islão.

Em pleno combate, quando a Liga Santa estava com dificuldade em sustentar o adversário, estando mesmo em desvantagem do vento, este foi rondando até cerca de 180 graus, passando agora os Otomanos a estar em desvantagem, o que provocou a desordem na esquadra de Ali Paxá.

A batalha, que durou cerca de quatro horas, resultou na vitória da esquadra da Liga Santa, tendo sido logo de seguida

libertados da escravidão cerca de 15 mil cristãos que remavam a bordo das galés muçulmanas.

Enquanto as perdas humanas da Liga Santa não ultrapassaram os oito mil mortos, os muçulmanos tiveram cerca de 20 mil, e um número incalculável de feridos.¹⁰

CONCLUSÃO

Devidamente chamada por muitos «A Batalha que Salvou o Ocidente Cristão», Lepanto assinalou o fim da hegemonia marítima islâmica e, conseqüentemente, pôs fim ao período de terror e de expansão para ocidente do Império Otomano.

O mais significativo foi que a Batalha de Lepanto, ganha pelo poder do “Rosário”, foi uma lição para uma cristandade desanimada, que acreditava que o Islão era invencível.

Um mês depois da batalha, a 11 de novembro de 1571, o Secretário de Estado de Veneza, João Luís de Alzamora, escreveu a Don Juan de Austria:

Não há nenhum homem na corte que não perceba nela a mão do Senhor, e a todos nos parece um sonho, isto é: nunca se viu nem ouviu uma batalha assim.

Também o historiador veneziano Paolo Paruta resumiu o sentimento do povo de Veneza, que “viu esta vitória como o desaparecimento repentino duma nuvem negra que o ensombrara durante dois séculos, quando pensava que tinha os dias contados”.

A batalha, que foi considerada como o maior combate naval desde a «Batalha de Actium»¹¹, em 31 a.C., foi a última e mais cruel batalha contra o domínio otomano no Mar Mediterrâneo.¹²

Lepanto foi, sem dúvida, um marco relevante na política externa dos povos que rodeiam o Mediterrâneo.

Os principais Estados da Europa modificaram para sempre a sua estratégia de combate marítimo. Os navios a remos que chocavam com os dos inimigos foram substituídos por navios à vela que usavam a pólvora e tinham peças de artilharia.



Santos Maia

SAJ

Mestrando em História Marítima

Notas

¹ Este artigo é uma síntese do trabalho efetuado no âmbito do seminário de História Marítima Antiga e Medieval, do Mestrado de História Marítima da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, orientado pelos Professores Doutores Ana Arruda e José Varandas.

² Pust, Klemen, *The Battle of Lepanto (1571) and the Venetian Eastern Adriatic: Impact of a Global Conflict on the Mediterranean Periphery*, Athens Greece: Athens Institute for Education and Research, 2012, p. 8.

³ Comandante das forças navais otomanas na Batalha de Lepanto. Morre no conflito.

⁴ Pissarra, José V., «Navios de Remo», Francisco Contento Domingues (dir), *in Navios, Marinheiros e Arte de Navegar – 1500-1668*, Lisboa: Academia de Marinha, 2012, p.86.

⁵ Idem, *ibidem*, p. 87.

⁶ Idem, *ibidem*, p. 97.

⁷ Konstam, Angus, «Galley types», *in The Renaissance War Galley 1470-1590*, Oxford U.K.: Osprey Publishing, 2002, pp. 18-19.

⁸ Pust, Klemen, *in The Battle of Lepanto (1571) and the Venetian Eastern Adriatic: Impact of a Global Conflict on the Mediterranean Periphery*, Athens Greece: Athens Institute for Education and Research, 2012, p. 24.

⁹ Idem, *ibidem*, p. 25.

¹⁰ «Lepanto», *in Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, Vol. 14, Lisboa: Editorial Enciclopédia, 1935, p. 957.

¹¹ Teve lugar a 2 de setembro de 31 a.C., perto da Grécia, durante a Guerra Civil Romana, entre Marco António e Octaviano. O resultado foi uma vitória decisiva de Octaviano. Esta data marca o fim da República e o início do Império Romano.

¹² Konstam, Angus, «Introduction», *in Lepanto 1571: The greatest naval battle of the Renaissance*, London: Osprey Publishing, 2003, pp. 5-15.



OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E A ESTRATÉGIA NO PACÍFICO

DR

1ª PARTE

PAÍS IMPERIAL

Na viragem do século XX, após a guerra com Espanha, os Estados Unidos da América (EUA), ao assumirem a soberania das Ilhas Filipinas, Guam, Havai e parte do arquipélago de Samoa, adquiriram o estatuto de potência colonial, o que lhe impôs a responsabilidade de defender postos avançados longe das suas fronteiras continentais. Essa defesa repousava, fundamentalmente, no poder naval, ou seja, na existência de uma esquadra e de bases navais de apoio logístico.

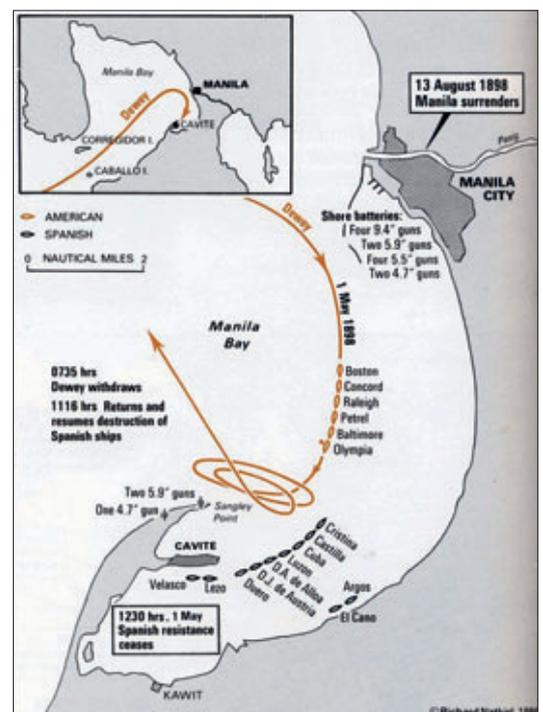
Theodore Roosevelt compreendeu a importância do poder naval e não foi por acaso que, durante a sua administração, foram tomadas medidas para desenvolver a Marinha de Guerra e construir o “Canal do Panamá”. Mas o trabalho por si iniciado não teve continuidade nas administrações seguintes, uma vez que os americanos eram maioritariamente isolacionistas e não estavam dispostos a pagar o preço de um império colonial. Assim, com o advento do imperialismo americano, os seus líderes comprometeram-se com objetivos políticos, mas não os sustentaram com a criação e a manutenção de um poder naval adequado para apoiar essas pretensões.

É com este pano de fundo que a estratégia americana no Pacífico deve começar por ser analisada, pois isto explica muitas das incongruências entre as políticas e os planos de defesa implementados nas primeiras três décadas do século XX que, em última análise, levaram a que o país se encontrasse numa situação de grande fragilidade nas vésperas da hecatombe que foi a Segunda Guerra Mundial.

A DEFESA DO IMPÉRIO

De facto, a defesa das cerca de 7.100 ilhas das Filipinas, a mais de 7.000 milhas da costa Oeste dos EUA, foi, durante mais de 30 anos, o principal problema da estratégia do Pacífico. Sabendo que era impossível a defesa de todas essas ilhas, foi decidido que os esforços seriam concentrados na defesa da ilha maior e mais rica e, portanto, mais importante: Luzon. Aliás, foi o próprio almirante Dewey que, apenas alguns meses após a sua vitória na “batalha da Baía de Manila”, reconheceu que Luzon era a mais valiosa ilha das Filipinas, quer do ponto de vista militar quer do ponto de vista comercial, recomendando que ali se estabelecesse uma estação naval. É com esta visão que nos anos seguintes e, praticamente até ao início da Segunda Guerra Mundial, esta ilha, em particular a área de Manila com o seu excelente porto e boas facilidades de transportes e outras infraestruturas, se tornou o foco e a preocupação principal dos estrategos americanos.

Embora o principal elemento da estratégia no Pacífico fosse uma esquadra poderosa e as suas bases de apoio, tal, por si só, não seria suficiente. Uma defesa eficaz numa posição insular como as Filipinas requeria uma guarnição permanente, fortificações costeiras e uma força militar com mobilidade para se opor eficazmente a qualquer tentativa de invasão. Outro elemento de primordial importância para o sucesso, e que constituiu durante muito tempo uma fragilidade da estratégia, foi a cooperação



Batalha naval de Cavite na Baía de Manila.

entre a Marinha e o Exército. O mecanismo para coordenar os dois ramos foi a “Comissão Conjunta” (*Joint Board*) estabelecida em 1903 pelos Secretários da Marinha e do Exército. Esta Comissão, constituída por 8 membros (4 do Exército e 4 da Marinha) não tinha funções executivas nem autoridade de comando, limitando-se a emitir conselhos e recomendações que só se tornavam efetivos após a aprovação dos dois Secretários ou, em alguns casos, após a aprovação do próprio Presidente.



Piedade Vaz
CFR REF

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

COMANDANTE NAVAL



Fotos SAU ETC Silva Parracho

O VALM Silvestre Correia é o novo Comandante Naval, tendo rendido o VALM Gouveia e Melo.

A cerimónia de entrega de comando realizou-se no dia 14 de janeiro, na Base Naval de Lisboa (BNL), tendo sido presidida pelo CEMA, ALM Mendes Calado.

Testemunharam este momento inúmeras entidades civis e militares, nacionais e estrangeiras. Nos cais de atracação, alguns navios engalanados e ao largo o NRP *Setúbal*, responsável pelas salvas artilheiras.

No seu discurso de despedida, o VALM Gouveia e Melo deixou palavras de agradecimento a todos os presentes e especialmente ao CEMA pela confiança e apoio nele demonstrado, principalmente nos momentos mais difíceis.

Na alocução de tomada de posse, o VALM Silvestre Correia expressou a sua sentida gratidão pela confiança nele depositada “... à qual espero sempre saber corresponder na máxima extensão das minhas capacidades e fazendo uso dos conhecimentos que adquiri ao longo da minha vida como marinheiro”.

Concluiu a sua intervenção dirigindo-se aos Oficiais, Sargentos, Praças, militarizados e civis em serviço no setor operacional da Marinha, afirmando: “Tenho absoluta consciência das dificuldades que sentimos no setor, mas também a convicção de que conseguiremos dar continuidade ao cumprimento da missão da Marinha com o brio, dedicação e profissionalismo que muito justamente caracterizam os nossos Marinheiros e vos são reconhecidos. (...) O Comando Naval somos nós e quero que sintam que podem contar comigo, onde quer que estejam, quaisquer que sejam as circunstâncias”.

Na sua intervenção, o ALM CEMA dirigiu-se ao novo Comandante Naval nos seguintes termos: “Tenho a certeza de que o senhor Almirante tem todos os atributos para, no exercício do cargo de Comandante Naval, dar um contributo muito relevante para continuar a afirmar a Marinha como instituição de referência, pronta e credível no cumprimento da honrosa missão de servir Portugal e proteger os portugueses! Desejo-lhe bons ventos e mares de feição nesta missão que agora inicia e para a qual conta com todo o meu apoio!”.

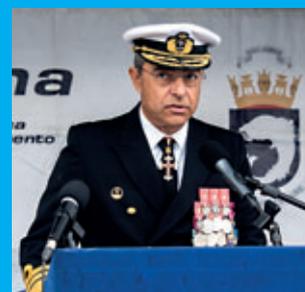


A cerimónia terminou com o desfile das forças em parada – Banda da Armada, bloco de Estandartes, bloco de Guiões, um Batalhão Naval e dois Batalhões de Fuzileiros – comandadas pelo CMG Valente Tinoco, seguindo-se um almoço a bordo do NRP *Álvares Cabral*.

O VALM Alberto Manuel Silvestre Correia nasceu em agosto de 1959, entrou para a Escola Naval em setembro de 1977 e iniciou a sua carreira como oficial de Marinha em fevereiro de 1982, com diversos embarques em navios patrulha, corvetas e fragatas, numa vasta variedade de funções, desde as de oficial imediato, de especialista em luta antissubmarina, até aos três comandos no mar – de dois patrulhas e da fragata *Vasco da Gama*.

Em terra desempenhou funções na área do treino operacional, na gestão do pessoal e na área operacional. Frequentou diversos cursos, com destaque na área da formação para o *Maritime Tactical Course* e o *Maritime Warfare Course*, ambos no Reino Unido, e o Curso de Promoção a Oficial Geral (CPOG). Enquanto CMG, exerceu o cargo de comandante da Esquadilha de Escoltas Oceânicos (comando administrativo), que acumulou em 2007 e 2008 com os comandos nacionais da Força Naval Operacional (POTG) e da Força conjunta de Reação Imediata (FRI).

Após o CPOG, comandou as forças navais da União Europeia (EUNAVFOR ATALANTA), em 2011, e a *Standing NATO Maritime Group 1*, durante o segundo semestre de 2015. Entre estes dois comandos desempenhou as funções de 2º Comandante Naval e de Comandante da Flotilha. Entre agosto de 2016 e agosto de 2019, chefiou, em Bruxelas, a Representação Militar portuguesa, quer na NATO, quer na União Europeia.



CENTRO DE MEDICINA SUBAQUÁTICA E HIPERBÁRICA

Realizou-se no dia 29 de janeiro, no Centro de Medicina Subaquática e Hiperbárica (CMSH), a tomada de posse do novo Diretor, CMG MN Vieira Branco.

A cerimónia, presidida pelo Diretor de Saúde, COM Santos Carvalho, contou com a presença de ilustres convidados, representantes de diversas entidades e órgãos da Marinha e de militares dos vários Ramos. Destaca-se a presença do Diretor de Saúde Militar, do Diretor do HFAR, dos Diretores de Saúde do Exército e da Força Aérea, de dois antigos Diretores do CMSH, do Diretor do Centro de Medicina Aeronáutica e do Comandante do Campus de Saúde Militar.

O CMG MN Vieira Branco, durante o seu discurso, expressou a sua enorme satisfação e honra pela confiança nele depositada, para o cumprimento de tão importantes funções na estrutura da Marinha, enfatizando a importância do CMSH no apoio à componente



operacional, que é a sua *raison d'être*, e no papel fundamental que este Centro tem no apoio da Marinha à sociedade civil.

No decorrer da alocação, destacou os principais objetivos a alcançar nas áreas de pessoal, segurança do doente, infraestruturas, relações com o HFAR e Serviço Nacional de Saúde, doutrina e ensino/investigação, terminando por agradecer ao seu antecessor, CMG MN Quaresma Guerreiro.

Por sua vez, o Diretor de Saúde da Marinha agradeceu o empenho do Diretor cessante, traduzido no louvor que lhe concedeu, e a disponibilidade do novo Diretor para assumir um cargo de grande importância e relevância para a Marinha, dando-lhe um voto de total confiança. Acrescentou que o CMSH deve continuar a ser um pilar fundamental no tratamento dos militares, militarizados e civis, no que à Medicina Subaquática e Hiperbárica diz respeito, a nível nacional.

O CMG MN João Pedro Vieira Branco é natural de Lisboa. Concluiu a Licenciatura em Medicina pela Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Nova de Lisboa em 1997, tendo ingressado na Marinha em 2000, após o Internato Geral que realizou nos Hospitais Cívicos de Lisboa. Como Oficial de Marinha, concluiu a especialização em Cirurgia Plástica e Reconstructiva e obteve a Competência em Medicina Subaquática e Hiperbárica pela Ordem dos Médicos.

Na Marinha, desenvolveu a maioria da sua carreira ligado à área operacional, nomeadamente na Medicina Subaquática e Hiperbárica, tendo estado 12 anos na Esquadilha de

Subsuperfície, e desses, nos últimos 3 anos, desempenhou as funções de Chefe do Departamento Operacional de Medicina Subaquática e Subdiretor do Centro de Medicina Subaquática e Hiperbárica. Fez várias comissões de embarque nos mais diferentes cenários e plataformas. Foi Subdiretor da Unidade de Tratamento Intensivo de Toxicodependências e Alcoolismo e do Centro de Medicina Naval, Auditor Interno e Diretor Clínico do HFAR – Pólo de Lisboa.

Esteve colocado na Direção de Saúde Militar, no EMGFA, e atualmente é assessor do CEMGFA para a Saúde Militar.

DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA

No dia 10 de outubro teve lugar a cerimónia de tomada de posse do Diretor de Administração Financeira, CMG Pereira Gonçalves, em substituição do CMG Lumley Norte, no Salão Nobre da Superintendência das Finanças (SF), presidida pelo CALM Superintendente das Finanças, Alves Domingos. Assistiram à cerimónia oficiais gerais e outros oficiais, bem como oficiais, sargentos, praças e civis que servem a Marinha na SF.

Após leitura da Ordem usou da palavra o CMG Pereira Gonçalves, Diretor de Administração Financeira, que referiu:

“(…) a Direção de Administração Financeira dispõe dum quadro de competências estabilizado e devidamente testado ao longo de vinte e cinco anos, o qual tem dado provas como gerador de processos inovadores de gestão, alicerçados numa cultura institucional de legalidade e de boas práticas, (…) com vista a permitir



Foto SAJ A Ferreira Dias

a prestação de informação contabilística, orçamental e económico-financeira”.

No final da cerimónia, o Superintendente das Finanças salientou a importância da Direção de Administração Financeira, aludindo *“A ação da Direção de Administração Financeira, com o rigor que sempre a caracteriza, é um elemento relevante para o cumprimento das orientações estratégicas estabelecidas*

na Diretiva Estratégica da Marinha, bem como dos Objetivos traçados na Diretiva Setorial da Superintendência das Finanças, designadamente no que se refere à otimização da gestão dos recursos financeiros, ao aperfeiçoamento da eficiência dos processos e gestão dos recursos, bem como da utilização dos sistemas de informação financeira. O objetivo final será sempre contribuir para uma gestão mais eficiente dos recursos financeiros da Marinha”.

O CMG AN Luís Miguel Pereira Gonçalves nasceu em Oeiras e alistou-se como Cadete da EN em 1987, concluindo a licenciatura em Ciências Militares Navais, Ramo de Administração Naval, em 1992. Exerceu os cargos de Chefe do Serviço de Abastecimento do NRP *João Roby* (1992/94) e do NRP *Sagres* (2000/02), cumprindo diversos tipos de missões no Continente, Açores e Madeira e também no estrangeiro, ressaltando-se, em 2000, a recriação da viagem “*achamento do Brasil*”, de Pedro Álvares Cabral, no âmbito das comemorações dos 500 anos da descoberta do Brasil. Foi Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo dos Açores (1994/97), Chefe da Secção de Gestão de Existências da Repartição do Planeamento

e Aprovisionamento e Gestão de Existências (RPAGE) da DA (1997/2000), Chefe da Secção de Apoio Logístico Interno da Repartição de Obtenção (REOB) também da DA (2002/05), Adjunto para o Planeamento de Forças e Planeamento Financeiro da Divisão de Planeamento do EMA (2005/08), Chefe da Divisão de Gestão Financeira e Patrimonial da DGAM (2008/13), Diretor Financeiro do IH (2013/18) e Chefe do Gabinete do Superintendente das Finanças (2018/19).

Possui o Curso Geral Naval de Guerra, no ISNG (2003), e o Curso Complementar Naval de Guerra, no IESM(2008), bem como diversas ações de formação nas áreas da contratação e da administração financeira.



ACADEMIA DE MARINHA

SESSÃO SOLENE DE ABERTURA DO ANO ACADÉMICO

Sob a presidência do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Mendes Calado, teve lugar em 7 de janeiro, no Auditório da Academia de Marinha, a Sessão Solene de Abertura do Ano Académico, com a apresentação da comunicação “As antigas ordens militares, uma reflexão geopolítica”, pelo Dr. Jaime Gama.

Após agradecer ao Almirante CEMA o ter aceitado presidir à Sessão de Abertura do Ano Académico, o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu entregou o diploma de Membro Honorário ao CALM, Engenheiro Construtor Naval, Rogério d’Oliveira, quarto Presidente desta Academia, que durante o período da sua presidência de cerca de 18 anos, foi o grande responsável pela transferência da Academia de Marinha para o espaço onde se encontra atualmente.

Seguidamente, usou da palavra o Chanceler das Antigas Ordens Militares, Dr. Jaime Gama, que na sua comunicação lembrou que as *Antigas Ordens Militares* são o testemunho da tradição secular de que são herdeiras as Ordens Honoríficas Portuguesas. Muito embora conservem a antiga nomenclatura de «Ordem Militar», trata-se hoje em dia de uma designação que pretende destacar o carácter histórico que lhes está associado.

De referir que o livro *Ordens Honoríficas Portuguesas*, publicado pela Imprensa Nacional de Lisboa, em 1968, cita que “(...) as ordens monástico-militares que lhes deram origem foram criadas na Idade Média, com a aprovação do Papa e com a proteção régia, visando tomar parte ativa na Reconquista, à qual deram um contributo decisivo.

As ordens monástico-militares criadas em Portugal (Ordens Militares Nosso Senhor Jesus Cristo, de São Bento de Avis e de



Fotos SAU ETC Silva Parracho

Sant’Iago da Espada) e nos restantes reinos da Península Ibérica (Ordens Militares de Santiago, Calatrava, Montesa e Alcântara) inspiraram-se, por seu turno, nas ordens militares criadas no Reino de Jerusalém no século XI para defesa da Terra Santa – a Ordem do Hospital de S. João de Jerusalém e a Ordem dos Templários”.

No século XVI, com o fim da Reconquista no território português, as ordens militares perderam autonomia ao entregarem a sua administração à Coroa.

Em 1789, durante o reinado de D. Maria II, deu-se a extinção das ordens e a transferência dos seus bens para a Coroa. As Ordens passaram a ser meramente honoríficas, assentes no mérito individual.

Após a implantação da República, algumas das ordens vigentes sob o deposto regime monárquico foram extintas, apenas se tendo mantido a Ordem Militar da Torre e Espada.

Mais tarde, já em 1917, foi reformulada e restabelecida a Ordem Militar de Avis e no final da Grande Guerra, em 1918, foram restabelecidas a Ordem Militar de Cristo e a Ordem Militar de Sant’Iago da Espada como Ordens Honoríficas, tendo como Grão-Mestre o Presidente da República.

Assim, são quatro as Antigas Ordens Militares com insígnias específicas, consagradas na Lei das Ordens Honoríficas: a *Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito*; a *Ordem Militar de Cristo*; a *Ordem Militar de Avis* e a *Ordem Militar de Sant’Iago da Espada*.

A terminar, salientou a importância da “dimensão protocolar de que se revestem hoje as antigas ordens militares, enquanto ordens honoríficas, no contexto medieval europeu e peninsular da época em que foram instituídas, centrando a sua análise no papel desempenhado pelas antigas ordens religiosas militares na formação do Estado Português”.



Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA

DEPÓSITO POL NATO DE PONTA DELGADA

50º ANIVERSÁRIO

O Depósito POL NATO de Ponta Delgada celebrou, no passado dia 7 de janeiro, o seu 50º aniversário, numa cerimónia presidida pelo COM Machado da Silva, Comandante da Zona Marítima dos Açores (CZMA).

INFRAESTRUTURA CAIS

Esta infraestrutura, integrada no Inventário NATO e na dependência do CZMA, presta apoio logístico a navios, através da disponibilização de um cais militar, o Cais NATO, para atracação e abastecimento, nomeadamente de combustíveis.

A sua construção data da Guerra Fria, em resultado duma alteração da estratégia militar e da resposta da Aliança Atlântica perante ameaças tais como a crise de Berlim, em 1958, e a introdução de mísseis balísticos de médio alcance em Cuba, por parte da URSS, em 1962.

O projeto de prolongamento do molhe do porto de Ponta Delgada, com vista à construção de um troço militar, designado de Cais NATO, foi desenvolvido em 1961.

As obras foram realizadas entre os anos de 1963 e 1965, tendo-se aumentado em 250 m a extensão do quebra-mar, e criado um cais retilíneo de 200 m numa zona com fundos consideráveis, possibilitando quer a atracação de navios-tanque da Aliança Atlântica, quer de agrupamentos de navios (até três, atracados de braço-dado).

INFRAESTRUTURA DEPÓSITO

A NATO, encabeçada pelos Estados Unidos (EUA), decidiu também avançar com a construção, em Ponta Delgada, de um ponto de apoio para reabastecimento de navios, complementando as facilidades já existentes na ilha Terceira. O projeto, tal como o da construção do Cais NATO, foi custeado por fundos comuns NATO.

As obras foram realizadas entre os anos de 1965 e 1968. A área de armazenagem de combustíveis foi construída nos terrenos da antiga carreira de tiro, e os pontos de abastecimento instalados no Cais NATO. O Depósito POL NATO de Ponta Delgada recebeu, pela primeira vez: (i) gasóleo marítimo em setembro de 1969; e (ii) Fuel e Jet Fuel (a partir de dois navios-tanque americanos) em outubro do mesmo ano.

Há 50 anos, a 7 de janeiro, ocorreu o primeiro abastecimento a um navio da Aliança Atlântica – o embarque de 73 m³ de gasóleo



marítimo F76 no NRP *Roberto Ivens*. Essa data serve de referência para a celebração do dia da Unidade.

QUOTAS

O acordo bilateral estabelecido entre os dois países utentes (EUA e Portugal) para o controlo, operação e manutenção deste Depósito, estabelecia uma distribuição das despesas de operação e manutenção proporcional à percentagem de reserva de combustíveis destinada a cada um. Em 1977, 94% das reservas eram dos EUA e apenas 6% de Portugal.

Em 1988 entram ao serviço quatro novos tanques de reserva. Os EUA veem aumentadas as suas reservas, mesmo baixando a quota para 83% do total instalado. O Reino Unido (UK) ficou com 11% e Portugal com os restantes 6% durante o restante período da Guerra Fria.

Com o fim da Guerra Fria, tanto os EUA (em 1994) como o UK (em 1995) deixaram a condição de utentes, dando destino às respetivas reservas de combustível. Era o final de um período intenso da história do Depósito POL NATO de Ponta Delgada.

RESPONSABILIDADES DE PORTUGAL

A NATO, ao remeter para Portugal a responsabilidade da operação e manutenção deste Depósito, permitiu negociar a utilização da capacidade de armazenamento sobranter por entidades civis, no âmbito de um conceito de operação civil/militar, mantendo a capacidade do suporte logístico da Aliança. Desde abril de 1998 que são celebrados contratos para a armazenagem e distribuição de combustíveis, entre o Ministério da Defesa Nacional e as petrolíferas PETROGAL, S.A. (agora GALP Açores) e BENCOM, S.A.

Dado o valor geoestratégico da sua localização e a elevada capacidade de armazenamento de combustível, esta infraestrutura continuará a ser de grande interesse para a NATO – que tem disponibilizado fundos para grandes reparações e/ou alterações, projetos e obras executados e geridos pela Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional.

Atualmente, o Depósito POL NATO de Ponta Delgada conta da sua lotação com 17 elementos – 2 militares (incluindo o Diretor, oficial da Marinha, Engenheiro Naval, ramo de Mecânica) e 15 civis.



Colaboração do DEPÓSITO POL NATO DE PONTA DELGADA

NOTÍCIAS

ESCOLA NAVAL “GESTÃO, PROJETOS E DECISÃO” – DEPARTAMENTO DE HUMANIDADES E GESTÃO - IMMERSION DAY @ ESCOLA NAVAL

Decorreu no passado dia 29 de outubro, na Escola Naval (EN), uma ação de formação denominada “Gestão, Projetos e Decisão”, ministrada pelos seus docentes a dezoito alunos do MBA da CEDEPE *Business School*, sediada no Recife, estado de Pernambuco, Brasil.

A CEDEPE *Business School* posiciona-se como uma Escola de Negócios de referência no Brasil, considerada por 11 anos consecutivos no *ranking* das 10 melhores do país. Os alunos da CEDEPE têm a possibilidade de escolher entre 80 cadeiras opcionais dos vários MBA que a instituição dispõe, conferindo uma heterogeneidade à turma que eleva o interesse e as experiências provenientes de vários setores da economia e da sociedade do Brasil.

Em 2019, para finalizar o programa de formação dos alunos do MBA, a CEDEPE escolheu Portugal para a sua componente internacional, proporcionando-lhes uma oportunidade de contacto com realidades diversas e com temáticas abordadas segundo múltiplos prismas da gestão.

Este evento constituiu uma forma de materializar a abertura da EN à sociedade civil, particularmente à comunidade académica, tendo sido abordada a temática da gestão estratégica alicerçada na gestão de projetos e em *Project Governance*. O tema permitiu descrever a forma como a Marinha Portuguesa adotou as boas práticas de gestão estratégica e de projetos, demonstrando a sua aplicabilidade numa organização de grande dimensão e tradicionalmente mais hierarquizada.

As sessões de formação descreveram o percurso que liga a definição dos objetivos estratégicos para a organização ao cumprimento das missões executadas no plano tático. Foi possível explicar e demonstrar o modelo de formulação estratégica adotado, a forma como a gestão de projetos veio assegurar a ligação entre a base das missões e a estratégia de topo, permitindo adotar objetivos mensuráveis com indicadores e metas através dos quais a Marinha controla, adapta e realinha a sua organização.

Em complemento, focou-se a importância do *Project Governance*, como saber distinto e complementar da gestão de projetos. A evidência demonstra que um investimento em *Project Governance* concorre para melhorar a execução dos projetos, contribuindo decisivamente para o alinhamento da organização, aspeto fundamental



para o aumento da eficiência na utilização dos recursos.

Durante o dia houve ainda a oportunidade de visitar a EN, por forma a dar a conhecer a sua história e a demonstrar a sua modernidade ao serviço da Marinha e do ensino superior militar. Neste sentido, os alunos do MBA puderam testemunhar e experimentar o simulador de navegação, vivenciando assim a importância do trabalho em equipa e da formação holística que a EN ministra aos seus cadetes.

No final do dia de formação, os participantes da CEDEPE expressaram o agradecimento pelos conhecimentos partilhados, e a certeza de que o modelo exposto servirá de inspiração para estes futuros decisores, salientando que, seguramente, não esquecerão esta oportunidade de aprendizagem vivida na Marinha Portuguesa, através da EN.

Esta iniciativa constituiu para a EN mais uma oportunidade de ligação internacional a estabelecimentos de ensino superior, abrindo portas a novas iniciativas, que permitam reforçar a excelente ligação criada entre as duas escolas e contribuir para estreitar as relações entre a Marinha Portuguesa, Portugal e o Brasil.



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**

SARGENTO MÚSICO TABORDA PEREIRA – 100º ANIVERSÁRIO

No passado dia 24 de dezembro, a Banda da Armada (BA) viveu um momento muito particular e especial da sua história, tendo a data sido celebrada como um 2 em 1.

Tratando-se de um momento especial face à época natalícia, o dia foi ainda marcado pelo convívio junto do elemento vivo mais antigo pertencente à BA, que nesse dia celebrou o seu aniversário, e que aniversário! O 100º aniversário do NII 180240 2SAR B Manuel Hermenegildo Taborda Pereira.

A BA não podia esquecer uma ocasião tão especial, tratando-se de um ex-camarada e elemento da mesma.

Assim, o Maestro Chefe da BA, CFR Délio Gonçalves, acompanhado por uma comitiva de músicos atuais, deslocou-se até ao Centro de Apoio Social de Oeiras, onde o momento foi emotivamente marcado pela lembrança deixada ao aniversariante: uma foto atual da sua BA, para que continue sempre a lembrar-se dela e da sua vida passada na Marinha, carregada de *sã* Camaradagem e Amizade sem fim.



Parabéns e felicidades, caro Sargento Taborda!



VISITA DAS DELEGAÇÕES DO “CONTRÔLEUR GÉNÉRAL DES ARMÉES” DA ARGÉLIA E DA “INSPECTION GENERALE DES FORCES ARMÉES” DA TUNÍSIA



Visita delegação Argelina



Visita delegação Tunisina

Foto SAJ A Ferreira Dias

Realizaram-se nos dias 9 de outubro e 26 de novembro, respetivamente, as visitas da delegação do “Contrôleur Général des Armées” da República Democrática e Popular da Argélia e da delegação da “Inspection Générale des Forces Armées” da Tunísia, às instalações da Inspeção-Geral da Marinha (IGM), no quadro de relações bilaterais de defesa que culminou numa visita de trabalho destes dois países, à Inspeção-Geral da Defesa Nacional (IGDN).

A delegação Argelina constituída por um Oficial General, MGEN Mustapha Oudjanil, e por dois Oficiais Superiores, COR Moha-

med Boussadia e COR Cheikh Bouzidi, e a delegação Tunisina constituída por dois Oficiais Superiores, COR Nasr Ismael e MAJ Oulfa Said, foram recebidas pelo CALM AN RES Silva Ramalheira que deu seguimento ao programa global com uma apresentação sobre a atividade inspetiva na Marinha. O evento contou ainda com uma visita aos departamentos da IGM, assim como um almoço que proporcionou um momento de partilha de conhecimentos das atividades inspetivas entre a Marinha Portuguesa e as congéneres Argelina e Tunisina.



SEMINÁRIO “RISCOS PSICOSSOCIAIS” 2019

Enquadrado com o objetivo estratégico definido para a Marinha de “dinamizar a abertura à sociedade”, decorreu no dia 21 de novembro, no auditório da Escola Naval, o Seminário “Riscos Psicossociais” 2019.

Este seminário teve como objetivo sensibilizar os participantes, em particular os Comandantes, Diretores ou Chefes, para a relevância dos riscos psicossociais e respetivos efeitos nas dinâmicas vinculares da sociedade laboral e familiar. Pretendeu, ainda, alertar para os perigos que estes podem representar para a própria instituição, tendo sido apresentados alguns estudos realizados em mais que um ramo das Forças Armadas (FA).

O seminário contou com a presença do Chefe de Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, ALM Mendes Calado, que proferiu o discurso de abertura, do qual se segue um breve excerto:

“Quando assumi o leme da Marinha, em março de 2018, estabeleci como objetivo prioritário para o meu mandato sermos “Uma Marinha e uma Autoridade Marítima constituídas por pessoas competentes e motivadas, conduzidas por líderes inspiradores e inclusivos, capazes de, pelo exemplo, potenciar elevados níveis de desempenho e de satisfação profissional, onde cada um possa encontrar o seu espaço de afirmação pessoal! (...)”

(...) Este Seminário constitui uma oportunidade para colocar na nossa agenda a temática dos Riscos Psicossociais, nas suas múltiplas dimensões e, naturalmente, a sua relevância como fator de liderança inclusiva (...)

(...) Estou seguro que, desta forma, contribuiremos para colocar as pessoas no centro dos processos de decisão!”

Os quatro painéis foram compostos por militares da Marinha e Força Aérea, e por civis de entidades públicas (Instituto Nacional de Estatística e Câmara Municipal de Lisboa) e privadas (Sindicato Nacional e Democrático dos Professores e SAFTENG). O programa do seminário foi composto pelos temas:

– “Riscos Psicossociais na Marinha”: Enquadramento do âmbito de



Foto SAJ A Ferreira Dias

atuação da IGM e resultados apresentados;

– “Riscos Psicossociais em Ambiente Laboral”: Perspetiva das FA por parte de militar da reserva naval e abordagem da realidade da Administração Local;

– “Riscos Psicossociais em Ambiente Militar: Trabalhos Académicos”: Estudos realizados à classe de Condutores de Máquinas (CM) e de Operadores de meteorologia da FA (OPMET);

– “Locais de Trabalho Agradáveis”: Recomendações e demonstração de boas práticas dentro das empresas/unidades.

Marcaram igualmente presença militares do Exército e Guarda Nacional Republicana (GNR), militarizados da Polícia Marítima, representantes da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), Ordem dos Psicólogos e Universidade do Algarve (organizadores do Simpósio Ibérico de Riscos Psicossociais 2020).

O evento foi uma excelente oportunidade para troca de experiências, conhecimentos e boas práticas numa área cada vez mais relevante para o cumprimento da missão das várias unidades.



CERIMÓNIA DE IMPOSIÇÃO DE CONDECORAÇÕES SUPERINTENDÊNCIA DAS FINANÇAS

No dia 28 de novembro realizou-se, no Salão Nobre da Superintendência das Finanças, a cerimónia de Imposição de Condecorações, presidida pelo Superintendente das Finanças, CALM Nelson Alves Domingos, onde foram agraciados doze militares (oficiais, sargentos e praças), nas modalidades de medalha de Serviços Distintos, Mérito Militar, Cruz Naval e Comportamento Exemplar, que atualmente prestam serviço nesta Superintendência.



CURSO “JOSÉ MARIA DANTAS PEREIRA” – 25 ANOS

No dia 31 de outubro, o curso “José Maria Dantas Pereira” (DP) comemorou os 25 anos de entrada na Escola Naval (EN). As comemorações tiveram o seu início na Sala Macau da EN onde se procedeu à assinatura do Livro de Honra e se apresentou cumprimentos ao Comandante, CALM Simões Marques. Este ato foi marcado pela oferta de um Livro de Curso onde estão patentes os momentos mais marcantes da passagem do curso pela EN.

Após a tradicional fotografia de curso na escadaria principal, os presentes tiveram a oportunidade de assistir à conferência do CFR Semedo de Matos, subordinada ao tema sobre a viagem de circun-navegação de Fernão Magalhães, feito que celebra os seus 500 anos.

Seguidamente foi realizada uma cerimónia religiosa na Capela da EN celebrada pelo Capelão Licínio da Silva, tendo terminado com o descerramento de uma placa alusiva à efeméride no átrio do edifício do internato. Os membros do curso assistiram ao desfile do Corpo de Alunos formado na parada, que foi antecedido pela exortação aos cadetes proferida pelo CFR Costa Dias. Nesta exortação foi evi-



denciado o facto de este ter sido o primeiro curso da EN a integrar militares do sexo feminino, bem como o facto do primeiro ano ter sido frequentado na Academia Militar, na Amadora, no âmbito da Formação Geral Comum juntamente com o Exército, a Força Aérea e a GNR. Concluído o desfile, seguiu-se um almoço volante no átrio do auditório da EN, seguido de uma visita às instalações, terminando no Museu, onde o CMG Alves Salgado presenteou os convidados com uma estimulante explicação sobre alguns aspetos curiosos da história da EN.

O curso teve ainda a oportunidade de visitar o Simulador de Navegação do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval, tendo sido proporcionado um excelente momento a todos os que estavam menos familiarizados com este moderno instrumento de treino da Esquadra da Marinha.

As comemorações terminaram com um jantar na Messe de Cascais onde todos tiveram a oportunidade de partilhar as memórias dos anos passados.

11º ANIVERSÁRIO DO NRP BARTOLOMEU DIAS

No dia 16 de janeiro comemorou-se o 11º aniversário do NRP *Bartolomeu Dias*. A cerimónia decorreu a bordo do navio, este ano com a particularidade de ter lugar na Base Naval de Den Helder, Países Baixos, exatamente onde integrou a esquadra da Marinha, há 11 anos.

Neste local, a Bandeira Nacional foi hasteada pela primeira vez (em 16 de janeiro de 2009), na cerimónia de transferência do HNLMS *ZR.MS.Van Nes* (nome da 6ª fragata *Multipurpose Frigate* enquanto ao serviço da Marinha Holandesa, atual NRP *Bartolomeu Dias*) para a Marinha Portuguesa.

Este evento contou com a presença da sua guarnição, antigos oficiais do HNLMS *ZR.MS.Van Nes*, militares do Grupo de Projeto para o *Mid-Life Upgrade* (GP MLU), equipa do estaleiro holandês DMI (*Directie Materiele Instandhouding*) e representantes do *Defence Materiel Organisation (DMO)* (estrutura do material do Ministério da Defesa Holandês). Para além de assinalar o marco, revestiu-se como um agradável momento de confraternização entre os mili-



tares portugueses (guarnição e GP MLU) e camaradas holandeses. Contou com um breve discurso do oficial a desempenhar as funções de Comandante (Imediato do navio), o corte de um bolo comemorativo e um brinde a assinalar o momento.

O NRP *Bartolomeu Dias* está a efetuar o seu programa de modernização nos Países Baixos. Este programa tem como objetivo estender a vida útil dos navios até 2035, reduzindo a sua obsolescência técnica e logística, bem como proceder à atualização e edificação das valências operacionais necessárias a cumprir com os requisitos operacionais da Marinha, bem como os decorrentes das exigências para com as organizações das quais Portugal é membro, como é o caso da OTAN e da União Europeia.

O navio encontra-se a efetuar a instalação, integração e testes de aceitação dos novos sistemas, estando previsto o seu regresso a Portugal durante o segundo semestre de 2020.

HOMENS DE CHAPÉU

Este assunto já, em tempos, foi objecto de uma proposta de artigo que, tal como sucedeu com algumas outras, desapareceu no espaço entre o meu computador e o computador onde deveria ter “atracado”. Como já aqui também tive oportunidade de referir, não tenho por hábito guardar cópia do que escrevo, tão-pouco das fontes de que me socorro para o escrever. Como o assunto me parece interessante, arrisco, mais uma vez baseado na memória, recuperá-lo e esperar que o eventual leitor acredite na veracidade do que deixo relatado.

No decurso do séc. XVII um cidadão natural de Goa, a viver em Moçambique, não terá conseguido adaptar-se a ali viver, alegadamente por motivos de saúde, tendo requerido ao Governador de Moçambique autorização para regressar à Índia, bem como o transporte para esse efeito.

A pretensão apresentada logrou a aprovação, tendo-lhe sido concedido transporte numa das embarcações que periodicamente faziam a ligação entre Damão ou Diu e Moçambique, navios esses cujas guarnições eram constituídas unicamente por indianos.

Confrontado com aquela situação, o protagonista desta história apresentou novo requerimento solicitando, desta vez, que lhe fosse concedido transporte, mas num dos navios que, vindos do Reino, escalavam Moçambique no decurso da viagem para a Índia.

A justificação apresentada para este novo pedido era de que não estava habituado às comidas (tanto quanto julgo lembrar-me o termo apresentado era o de “comeres”) dos tripulantes, possivelmente bem condicionadas, pois, contrariamente ao que sucedia com os tripulantes, ele era “Um Homem de Chapéu”, termo que, ao tempo, era usado na Índia para identificar os mestiços, que desse modo procuravam afirmar socialmente a sua diferença e importância.



Cmdt. E. Gomes



Sempre gostei de ler os clássicos. Pese embora a minha fraca formação académica, tal não me impediu de absorver suficientemente o seu conteúdo e, sobretudo, a convicção contagiante de pensadores, como Stephen Hawking, que afirmou: *“O universo é governado pelas leis da ciência, que é baseada na observação e na razão”*, ou Darin McNabb, professor de filosofia no Instituto de Filosofia da *Universidad Veracruzana*, México, que cito: *“O facto de não acreditar em Deus não significa que ele não exista. No entanto, enquanto Deus não aparecer em pessoa, não poderei afirmar que Ele exista”*. Já que estou com a mão na massa, porque não mencionar Voltaire: *“Se Deus não existisse seria preciso inventá-lo”* e a pronta concordância de Jean Jaques Rousseau: *“E foi o que se fez”*. Termino estas citações com Jean Paul Sartre: *“O homem é responsável por aquilo que faz”* e *“Estamos condenados a ser livres”*...

Este gozo espiritual que nos é ofertado por estes e outros Ilustres, criou em mim um estado de profunda sintonia e o à-vontade para falar abertamente do meu ateísmo, para além de um consequente bem-estar, que me tem ajudado a suportar vicissitudes.

Por outro lado, o conhecimento das atrocidades que velhas e bafientas crenças provocaram e continuam provocando. À cabeça está, certamente, a Inquisição com os seus tribunais do “Santo Ofício”, em que a Igreja Católica Romana conta em muitos milhares os que, às suas mãos, sofreram torturas hediondas e a morte. Já no meu, nosso, tempo, após a retirada dos Ingleses em 1947, surgem a União Indiana (Indus) e a República Islâmica do Paquistão (Muçulmanos que seguem o Islão) com milhares de mortos; Judeus e Muçulmanos em guerra, a criação do Estado de Israel e o seu cortejo de mortos; a guerra nos chamados Balcãs, também com milhares de vidas perdidas entre Sérvios, Bósnios e Croatas;

e, ainda mais perto de nós, a Irlanda do Norte e a interminável guerrilha entre cristãos (separatistas) e protestantes (unionistas).

Humilde analista, resulta que, de entre o que vivi, li, discuti, sofri, festejei, observei, pensei, disse e escutei, ateu me confesso.

Assim, muito recentemente, numa amena conversa (leia-se discussão) sobre religião, dei por mim recuando 45 anos. Estava de oficial de dia no G2EA (Grupo Nº 2 de Escolas da Armada) num Domingo de Páscoa. Pelas 08h00 prestara-se honras à bandeira que acabava de ser içada. Retirado o pessoal, fiquei só e reparei que uma porta do edifício do Comando se encontrava semi-aberta. Curioso, entrei para o pequeno pátio e, pela porta da sala, deparei com o nosso capelão, Tenente Saldanha, devidamente paramentado, dizendo a missa com a sala completamente vazia. Tirei o boné, entrei pesaroso, sentei-me a meio da sala e assisti ao cerimonial. Passados uns bons vinte minutos, terminada a missa, o capelão Saldanha desfez-se das suas vestes litúrgicas e, sorridente, veio agradecer-me a presença. Fiquei acanhado, sem saber explicar como fora ali parar mas, sobretudo, quanto ecoava no meu espírito o ideal ateísta. E ali mesmo o confessei. Sorridente, disse já o ter adivinhado, mas que isso em nada alterava a sua amizade e admiração. Senti grande ternura, compreensão e até alguma compaixão. Certo, certo, o respeito mútuo, uma amizade reforçada e um grande abraço sentido até às lágrimas (por ambas as partes).

Com saudades do mar...

Teodoro Ferreira
1TEN SG REF

N.R. O autor não adota o novo acordo ortográfico

APENDICITE AGUDA

Apendicite aguda é o nome dado à inflamação do apêndice cecal, que é uma bolsa com 5-10 cm e formato de tubo, localizada na primeira porção do cólon (região inferior direita do abdômen). Esta doença é relativamente comum e manifesta-se de diversas formas, por vezes simulando outros quadros clínicos – o que pode levar a um atraso no diagnóstico e no tratamento, com aumento do risco de complicações, tais como perfuração do apêndice, abscesso, fístulas, hemorragias e disseminação da infeção para o peritонеu ou outros órgãos.

EPIDEMIOLOGIA

Aproximadamente 7% da população é diagnosticada com apendicite aguda ao longo da sua vida. Pode ocorrer em indivíduos de todas as idades, mas é mais comum entre os 10 e os 30 anos, com discreto predomínio no sexo masculino. A apendicite aguda é a principal causa de cirurgia abdominal urgente em idade pediátrica. A taxa de mortalidade é inferior a 1% em casos não complicados, contudo se o tratamento não é célere e surgem complicações, a taxa de mortalidade pode subir aos 5%.

ETIOLOGIA

A inflamação do apêndice ocorre geralmente em consequência da sua obstrução e é, na sua maioria, causada por acumulação de fezes endurecidas (fecalitos) ou hiperplasia linfóide (inflamação do tecido linfóide que surge, por ex., após uma infeção viral respiratória ou gastrointestinal), mas também pode estar associada a parasitas intestinais, corpos estranhos, cálculos biliares, tuberculose, bridas, doença inflamatória intestinal ou tumores.

Como resultado da obstrução do apêndice surge congestão e insuficiência na irrigação arterial, que pode culminar em necrose (morte) dos tecidos e, consequentemente, perfuração do apêndice. Simultaneamente, a obstrução do apêndice leva a uma proliferação excessiva das bactérias nessa área, instalando-se um processo infeccioso.

MANIFESTAÇÕES CLÍNICAS

Os principais sintomas que alertam para uma possível apendicite aguda são a dor abdominal (inicia-se na região periumbilical e depois vai fixar-se do lado direito do abdômen – num ponto chamado McBurney) que aumenta com o passar do tempo e agrava com o ato de caminhar; perda do apetite; náuseas; vômitos; distensão abdominal; alteração do trânsito intestinal; febre. Destaco que apenas 50% dos pacientes apresenta este quadro clínico típico.

DIAGNÓSTICO DIFERENCIAL

Existem várias doenças que podem apresentar sintomas análogos aos da apendicite aguda e que são importantes excluir. Entre elas destacam-se, por exemplo, as doenças intestinais (gastroenterite aguda, doenças inflamatórias intestinais, síndrome do cólon irritable), as doenças urológicas (infeção urinária, cólica renal) e as doenças ginecológicas (doença inflamatória pélvica, rotura de quisto ovárico, dismenorrea, endometriose, gravidez ectópica).

DIAGNÓSTICO

A colheita de uma história clínica detalhada e a realização de um exame objetivo minucioso são, como sempre, muito importantes.

No exame objetivo constata-se dor na palpação abdominal. Esta dor pode ser generalizada e inespecífica numa fase inicial da doença mas cerca de 24h depois já é mais focalizada no ponto de McBurney, na fossa ilíaca direita. Pode ser pesquisado o sinal de Rovsing que consiste em palpar o abdômen do lado esquerdo e observar se a dor surge do lado direito, no ponto de McBurney. Também a dor pode tornar-se mais intensa quando se termina a palpação abdominal direita, ou seja, durante a libertação súbita da pressão profunda no abdômen (sinal de Blumberg). O ato de tossir pode aumentar a dor (sinal de Dunphy). Como o apêndice está situado na proximidade de alguns músculos, alguns movimentos podem incrementar a dor abdominal, tais como dor na hiperextensão passiva do membro inferior direito (sinal do psoas) ou dor na rotação interna do membro inferior direito (sinal do obturador). Se o apêndice é retrocecal (situado por trás do cego) a pressão profunda pode não provocar resposta (apendicite silenciosa).

Os doentes com suspeita de apendicite aguda geralmente realizam análises sanguíneas para avaliar a existência de um processo inflamatório e sua gravidade, bem como exames de imagem (ecografia/TAC) para se observar a inflamação do apêndice e excluir outras patologias que possam apresentar uma sintomatologia similar.

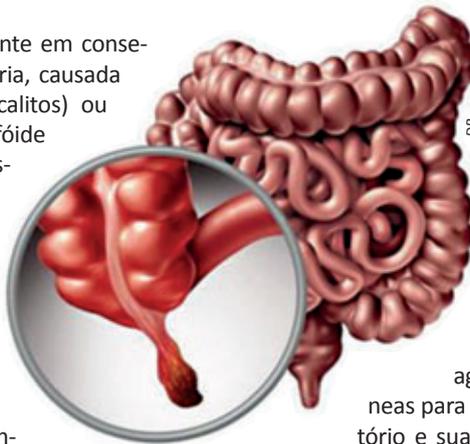
TRATAMENTO

O tratamento definitivo é a apendicectomia (remoção cirúrgica do apêndice). Atualmente, esta pode ser realizada por via tradicional (incisão de abertura do abdômen na região abdominal) ou via laparoscópica. Habitualmente há necessidade de fazer antibioterapia e medicação analgésica.

O internamento, nas apendicites não complicadas, é de apenas alguns dias. No domicílio é importante os pacientes cumprirem os conselhos médicos e limitarem a atividade física para os tecidos da parede abdominal cicatrizarem mais rapidamente. A completa recuperação ocorre em cerca de 4-8 semanas.

PREVENÇÃO

Parece haver redução do risco de apendicite aguda em pessoas que têm uma dieta mais rica em fibras, já que estas provocam amolecimento das fezes e, assim, torna mais difícil a obstrução do apêndice.



Ana Cristina Pratas
CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

DESPORTO

FUTSAL - CAMPEONATO NACIONAL MILITAR

Com organização da Força Aérea Portuguesa (FAP), decorreu no período de 6 a 8 de novembro de 2019, o 34º Campeonato Nacional de Futsal. Esta competição realizou-se na Academia da Força Aérea (Sintra) e contou com a participação da Marinha, FAP e PSP. Este campeonato disputou-se com equipas masculinas (1º e 2º escalões) e femininas (escalão único), totalizando 9 equipas participantes.

Da boa prestação das equipas da Marinha, destaca-se o 1º lugar obtido pela equipa masculina do 2º escalão, que contribuiu para alcançar do troféu masculino deste campeonato.



BTT - TORNEIO ABERTO

No passado dia 13 de novembro, a ETNA organizou o Torneio Aberto de BTT 2019. A prova contou com a participação de 24 atletas, 22 atletas da Marinha e 2 atletas da PSP.

As classificações foram as seguintes:

I Escalão masculino

- 1º Classificado 24011 2TEN EN-AEL Sampaio Pereira, com o tempo de 52m27s (1º Classificado da Classificação Geral);
- 2º Classificado 22213 GMAR EN-MEC Filipe Gonçalves, com o tempo de 52m33s;
- 3º Classificado 24119 CAD M Simões Pedro, com o tempo de 1h07m42s;

II Escalão masculino

- 1º Classificado 9330902 1SAR ETI Silva Brito, com o tempo de 52m28s;
- 2º Classificado 9331898 2SAR C Ribeiro Ponte, com o tempo de 55m07s;



- 3º Classificado 102400 CAB FZ Carvalho Abrantes, com o tempo de 57m20s;

III Escalão masculino

- 1º Classificado 412100 CAB TFH Ferreira Mourão, com o tempo de 53m52s;
- 2º Classificado 210398 CAB TFP Freitas Runa, com o tempo de 54m39s;
- 3º Classificado 421293 1SAR E Alves Figueiredo, com o tempo de 57m49s;

Escalão Feminino

- 1º Classificado 21216 CAD M Inês Raimundo, com o tempo de 1h04m31s;

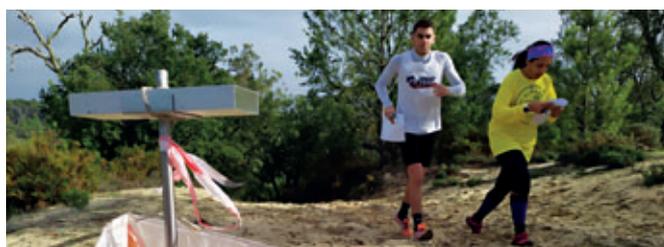
ORIENTAÇÃO - TORNEIO ABERTO

No dia 27 de novembro teve lugar na Mata da Machada, o Torneio Aberto de Orientação, organizado pelo CEFA. Neste torneio participaram 58 atletas, distribuídos pelos seguintes escalões: I masculino (24), II masculino (15), III masculino (11), I feminino (5) e II feminino (3).

De salientar que para além dos atletas da Marinha, participaram também elementos da FAP, PSP, MDN e Comissão de Educação Física e Desporto Militar.

Os atletas melhor classificados nesta competição foram os seguintes:

Classificação - I Escalão masculino			
Classif.	Identificação	Agrupamento	Tempo
1º	139470 ALF TMMT Daniel Santos	AFA	00:47:07
2º	134879 1SAR PA Helder Barbosa	AFA	00:53:05
3º	9819603 1SAR FZ Morgado Moreiras	CF	00:57:01
Classificação - II Escalão masculino			
Classif.	Identificação	Agrupamento	Tempo
1º	9807700 1SAR FZ Alexandre Cruz	CF-EFZ	00:35:08
2º	9800896 SAJ FZ Costa Rainho	CF-BF1	00:41:24
3º	9313199 1SAR A Almeida Serra	EN	00:51:08



Classificação - III Escalão masculino			
Classif.	Identificação	Agrupamento	Tempo
1º	702488 CTEN STFZ Peres Rebola	CEFA	00:38:09
2º	773482 SMOR FZ Marques Luís	CF	00:40:06
3º	500588 CAP Pereira Garcia	FAP	00:50:11
Classificação - I Escalão feminino			
Classif.	Identificação	Agrupamento	Tempo
1º	140685 CAD ENGEL Irina Soares	FAP	01:39:47
2º	141129 CAD ENGAER Maria Monteiro	FAP	01:44:37
3º	140680 CAD ENGAER Maria Fontainha	FAP	01:48:43
Classificação - II Escalão feminino			
Classif.	Identificação	Agrupamento	Tempo
1º	9311397 1SAR ETA Vera Reis	DN	00:53:33
2º	9816800 2SAR E Ana Ribeiro	NRP CORTE REAL	01:04:34



Colaboração do CEFA

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 231

NORTE (N)				ESTE (E)			
♠	♥	♦	♣	♠	♥	♦	♣
R	A	R	10	8	V	10	6
4	R	6	5	6	7	8	
3	D		3	5	3	4	
		8	2	2	2	3	
OESTE (W)				SUL (S)			
♠	♥	♦	♣	♠	♥	♦	♣
D	6	D	9	A	10	A	A
V	4	V	8	7	9	9	R
10		5	7		5	7	D
9			4		2		V

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO CARECENCO DE ATENÇÃO

E-W vuln. Analise atentamente as 4 mãos e encontre a forma como S deve jogar para cumprir o contrato de 6ST recebendo a saída a D♣?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 231

Nuna primeira análise contámos 11 vazas rápidas (2♥+3♦+2♠+4♣), sendo relativamente fácil verificar que a 12ª terá de ser encontrada num squeeze simples sobre a mão de E que tem as 4♥ e os 4♦. Para tanto S vai ter de aplicar uma regra essencial no desenvolvimento: faz de A e joga ♦ para o R e outro ♦ que deixa fazer na aplicação da referida regra; W ataca com outra ♥ que paga de R, jogando os 4♣ e obtrigando E a 3 baldas. Repare que na 3ª balda E estará squeezed entre ♠ e ♦, pois se baldar uma 5ª fará as 4♥ do morto para a 12ª vazas que lhe faltava (2♥+4♦+2♠+4♣), e se baldar um ♦ a vazas em falta será encontrada fazendo A9 na mão (2♥+3♦+3♠+4♣).

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 13



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

Word Search

- ESPIA DE POPA / LANÇANTE DE POPA
- VERGUEIRO
- NAVIO ALMIRANTE
- GANCHO / GATO
- BALEEIRA
- CASA DO LEME

A	B	Y	A	T	S	K	C	A	J	M	A
E	C	A	I	G	R	L	A	E	S	E	I
K	N	I	M	R	T	O	W	S	P	A	N
E	G	D	B	A	I	W	I	O	R	D	P
E	K	O	O	H	K	N	R	T	U	M	I
E	O	V	E	R	O	N	D	F	K	I	H
W	H	A	L	E	R	E	I	L	A	R	S
O	I	R	O	E	M	N	S	A	D	S	G
R	E	F	T	E	I	L	C	G	Y	H	A
E	D	S	A	C	O	Z	A	E	V	I	L
T	A	R	M	A	L	I	E	H	W	P	F
E	S	U	O	H	L	E	E	H	W	K	I

SOLUÇÕES:

PASSATEMPO Nº 12

A	B	R	T	R	A	B	R	A	Q	U	E
E	C	A	O	G	R	L	A	E	S	A	I
K	N	I	M	T	T	O	W	S	S	I	S
E	T	D	B	A	A	W	I	S	A	T	A
M	S	I	M	J	K	G	N	T	L	G	I
I	A	V	E	I	O	I	R	S	I	L	
Z	M	E	T	E	Z	E	I	V	A	V	S
E	T	R	O	L	M	Z	S	C	A	O	E
M	E	B	A	R	Q	U	E	S	Y	N	P
I	R	E	A	C	O	Z	A	N	V	Y	E
L	A	R	M	Y	U	Q	S	T	E	U	R
D	A	E	H	E	R	U	G	I	F	A	I

- Barque; 2. Sails; 3. Mizzen;
- Figurehead; 5. Navigator;
- Mast

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 63

FÁCIL

2			5	6				
5		7			3		9	
							7	
	2				8			
		9	1				5	
1	8			9				
				4	9	1		
				3	2		6	5
			5		7	3		

DIFÍCIL

		7	4			5		
	5				2		4	8
		4		8				9
					6			
4	3					1		
		6	1					
	2				3			4
				2	6	5		
7	9							

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 63

FÁCIL

7	3	4	1	8	5	2	9	6	7	8	4
5	9	6	2	3	7	1	7	8	7	1	3
8	7	1	2	6	7	9	3	5	4	2	9
4	7	2	5	6	3	9	8	1	3	8	6
3	5	8	9	2	1	7	7	4	7	7	7
6	1	6	1	8	7	7	5	3	2	3	8
7	2	2	5	6	8	7	6	9	3	3	6
9	4	7	4	1	9	8	3	3	9	6	6
6	7	6	7	2	8	3	1	7	2	3	4
1	3	8	1	7	3	6	5	9	7	3	2

DIFÍCIL

2	7	9	4	1	8	6	3	4	7	8	2
7	3	6	5	2	2	8	7	1	3	6	9
7	1	8	3	7	7	5	2	9	2	7	9
3	8	3	3	2	1	1	9	6	5	6	5
5	2	1	2	7	7	4	7	7	7	7	7
6	3	6	7	7	6	7	5	3	2	3	8
5	9	8	5	2	5	7	7	7	7	7	8
2	7	7	2	7	7	4	7	5	7	2	7
5	1	7	2	8	3	7	3	4	7	6	6
1	7	3	8	1	7	3	6	5	9	7	2

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• 1TEN M Jorge Miguel Violante da Luz, Comandante do Destacamento de Mergulhadores Sapadores Nº 2 • CFR M José João Sequeira Ramos Rodrigues Pedra, Comandante do NRP *Bartolomeu Dias* • 1TEN M Guilherme Pereira Conceição Rosinha, Comandante do NRP *Zaire* • 1TEN M Tiago Emanuel Lopes Monteiro, Comandante do NRP *Mondego*.

RESERVA

• CFR M Jorge Manuel Guerreiro • SMOR FZ António Luís Marques dos Santos • SMOR FZ António Manuel Alves Esteves Antunes • SMOR FZ Manuel Marques Luís • SMOR FZ António Manuel Pais Ribeiro • SMOR C António José Gregório Pedreira • SMOR R João Manuel Bagulho Doroteia • SMOR ETA Vítor Manuel Bastos da Silva Alves • SMOR CM Sérgio da Silva Felismino • SMOR TF José Domingos Ribeiro Gil • SMOR ETI António Adelino Antunes Paulino • SMOR ETS Manuel António Cunha Cruz • SMOR CM João Carlos Carvalho Garção • SMOR MQ Germano Manuel Augusto Catarino • SCH FZ António João Morais Antunes • SCH FZ Desidério de Oliveira Pereira Matilde • SAJ FZ João Manuel Baptista Lobato • SAJ C Paulo Alexandre Gonçalves Bolinhas • SAJ A Vítor Manuel da Silva • SAJ L Luís Costa Alves • SAJ A Fernando Manuel Catramelo Monteiro

• CMOR TFD António Manuel Moura Vilela • CMOR TFD Manuel Joaquim Piteira Arrifes • CMOR TFH José Daniel de Deus Penela • CMOR FZ Helder Manuel Fernandes Silva Reis • CMOR A João Carlos Reis Alfaiate • CMOR FZ José Manuel da Silva Chorão • CMOR E João Pires Veríssimo • CMOR FZ Júlio de Araújo Mota • CMOR CM Ernesto Rui da Silva Castro • CMOR L João Rodrigues Duarte de Oliveira • CMOR L António Alberto de Jesus Mota Ferreira • CMOR FZ Mário António Cardoso da Luz Alves • CMOR L Jaime Manuel de Almeida Fernandes • CAB FZ João Filipe Fernandes Meira Godinho.

FALECIDOS

• 30960 CMG M REF Carlos Alberto Marques Machado dos Santos • 191048 SMOR T REF José Alves Ribeiro • 561259 SMOR V REF José Valério de Sousa • 39565 SMOR M REF Armindo de Oliveira Fernandes • 119165 SCH TF REF Domingos de Azevedo Sá • 22371 SCH M REF Agostinho Teixeira Duarte • 215149 SAJ M REF Moisés Basto da Silva • 498258 SAJ FZ REF Jorge Aníbal • 159666 SAJ FZ REF António Augusto Pires da Costa • 248350 1SAR TF REF Acácio de Freitas Canceiro • 246350 1SAR CE REF José António Teixeira • 90364 1SAR O REF António Joaquim de Almeida • 111873 1SAR CM REF Manuel Augusto de Jesus Marques • 301756 CABO A REF Gil Rosário Ferreira • 34012674 AJUDMANOBRA QPMM APO António da Silva Almeida.

CONVÍVIOS

“FILHOS DA ESCOLA” DE JAN73

Decorreu no passado dia 18 de janeiro, na “Quinta dos Três Pinheiros”, na Mealhada, o 19º almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de JAN73, para comemorar o 47º aniversário do ingresso na Armada.

Antes do almoço, e após a marcha dos marinheiros, foi feito um minuto de silêncio em homenagem aos militares e civis já falecidos. Foi lida uma mensagem de boas vindas e feita a tradicional chamada por companhias para a entrega de lembranças.

Após o almoço, houve animação musical, e uma actuação de um grupo de sevilhanas de Alenquer.

O encontro decorreu em ambiente de sã camaradagem e contou com a presença de 275 pessoas, entre familiares e amigos.

Ficou a promessa de novo encontro para o ano de 2021, nas comemorações do 48º aniversário, a realizar-se em Fátima.



AVISOS

DFE4 4 GUINÉ 1970-1972

O DFE4 Guiné 1970-1972 vai realizar no dia **10 de maio**, em Coimbra, um almoço-convívio para celebrar os 50 anos da partida para a Guiné. Para mais informações os interessados devem contactar: Ricardo Matias TLM 917285629 ou Avelino Geria TLM 934307185.

RECRUTAMENTO DE ABRIL 1963 | 57º ANIVERSÁRIO

Os “filhos da Escola” do recrutamento de abril de 1963 vão reunir-se num almoço de confraternização, em comemoração do 57º aniversário, no dia **30 de maio**, no Restaurante “O Teimoso”, na Quinta da Luz, em Casal do Forno, Lourinhã.

As inscrições devem ser dirigidas a: CFR SEB REF António do Rosário Rodrigues, Rua Cesário Verde, nº 1, Vale de Milhaços, 2855-423 Corroios.

Para outros contactos: CMG SEA REF P. Carvalho Telef. 21 2255345 ou TLM 91 9893244, CFR SEB REF Rodrigues Telef. 21 2541205 ou TLM 96 5758536, 1TEN OT REF Pegacho Telef. 21 2961153 ou TLM 93 4254392.

Para efeito de transportes: Bento TLM 963 790 438.

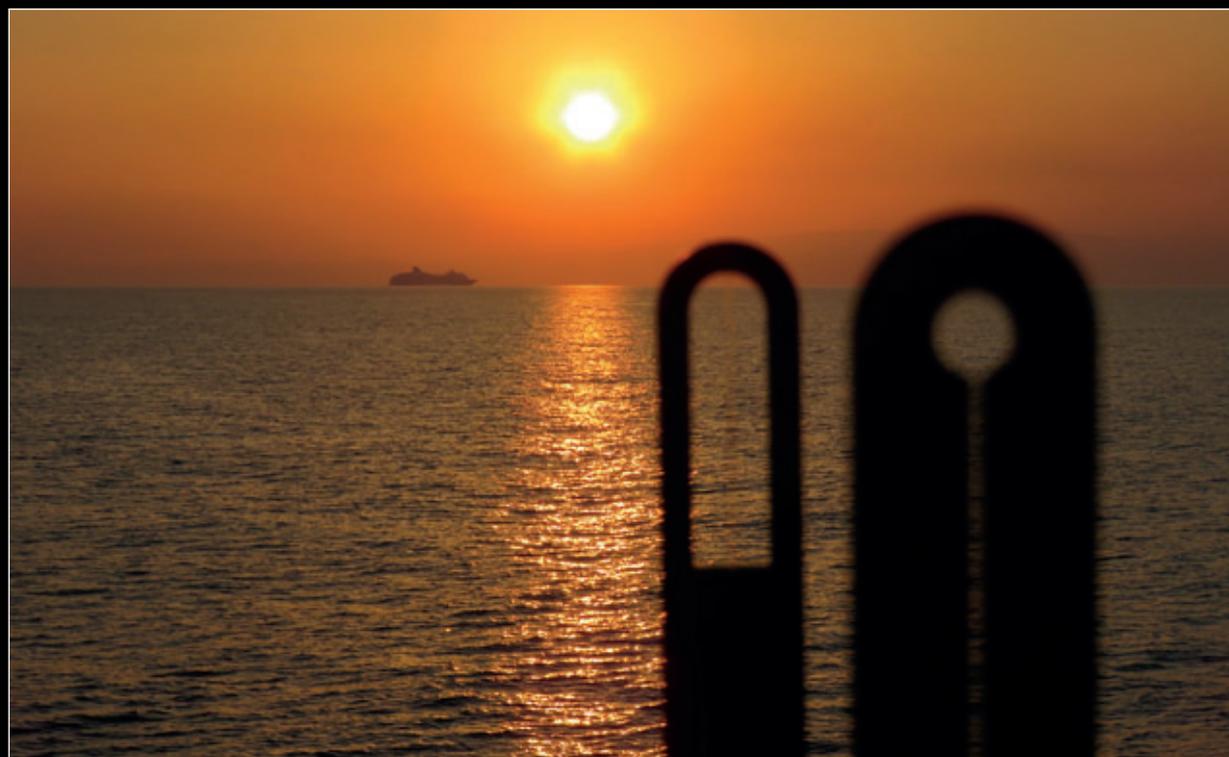
“FILHOS DA ESCOLA” DE 1985 | 35º ANIVERSÁRIO

Realiza-se nos dias **11 e 12 de julho**, em Aveiro, um almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de 1985.

Os interessados deverão contactar João Carlos Cruz TLM 967878870 e De Sousa Eurico por mail: armadafilhosdaescola1985@gmail.com ou TLM 0033680609777.

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

Ilha da Culatra – Algarve
Foto CFR EMQ Barroso de Moura



NRP Douro no mar Mediterrâneo
Foto NRP Douro

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

**Calçada de Salvador
Correia de Sá, 29**

junto ao Miradouro de Santa Catarina

